



TUGAS AKHIR - RP 141501

KONSEP PENGEMBANGAN KAWASAN KORIDOR JALAN TUNJUNGAN MELALUI PENDEKATAN *LIVABLE STREETS*

ANANTA TAMA KRISETYA

08211440000092

Dosen Pembimbing

Ardy Maulidy Navastara, S.T, M.T

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2018



TUGAS AKHIR - RP 141501

**KONSEP PENGEMBANGAN KAWASAN KORIDOR
JALAN TUNJUNGAN MELALUI PENDEKATAN
*LIVABLE STREETS***

ANANTA TAMA KRISETYA

08211440000092

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2018**



FINAL PROJECT - RP 141501

**DEVELOPMENT CONCEPT OF TUNJUNGAN
STREET CORRIDOR AREA THROUGH LIVABLE
STREETS APPROACH**

ANANTA TAMA KRISETYA

08211440000092

Supervisor

Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.

**Departement of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture, Design dan Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
2018**

LEMBAR PENGESAHAN
KONSEP PENGEMBANGAN KAWASAN KORIDOR
JALAN TUNJUNGAN MELALUI PENDEKATAN
LIVABLE STREETS

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

ANANTA TAMA KRISSETYA
NRP. 08211440000092

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.
NIP. 197902 022008 121001



SURABAYA, JULI 2018

KONSEP PENGEMBANGAN KAWASAN KORIDOR JALAN TUNJUNGAN MELALUI PENDEKATAN *LIVABLE STREETS*

Nama Mahasiswa : Ananta Tama Krisetya
NRP : 08211440000092
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

ABSTRAK

Ruang publik merupakan aset utama bagi *livability* dan perekonomian kota. Jalan merupakan ruang publik yang paling mudah diakses. Jalan tak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi tetapi juga ruang sosial yang dapat merepresentasikan kehidupan dan identitas kota. Jalan Tunjungan merupakan salah satu jalan yang menjadi identitas Kota Surabaya. Banyaknya bangunan kosong di Jalan Tunjungan menyebabkan berkurangnya aktivitas dan kegiatan yang ada di jalan tersebut. Berbagai upaya telah dilakukan Pemerintah Kota Surabaya untuk mengembalikan kehidupan di Jalan Tunjungan, namun masih belum optimal.

Livable streets merupakan teori yang menyatakan bahwa ruang jalan berfungsi sebagai ruang sosial dimana masyarakat dapat saling berinteraksi dan mampu mengakomodasi setiap moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rumusan konsep pengembangan Jalan Tunjungan berdasarkan konsep *livable streets*. Penelitian ini dilakukan dengan mengidentifikasi karakteristik fisik dan sosial Jalan Tunjungan, serta mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa aktivitas dan kegiatan di Jalan Tunjungan dipengaruhi oleh fungsi bangunan pada pagi dan siang hari di hari kerja dan dipengaruhi oleh aktivitas pendukung pada malam hari di hari kerja dan hari libur. Selain itu, kondisi lalu lintas juga memengaruhi intensitas aktivitas sosial yang terjadi.

Kata Kunci: *livable streets*, ruang jalan, ruang publik

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DEVELOPMENT CONCEPT OF TUNJUNGAN STREET CORRIDOR AREA THROUGH LIVABLE STREETS APPROACH

Name : Ananta Tama Krisetya
NRP : 08211440000092
Department : Urban And Regional Planning
Supervisor : Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

ABSTRACT

Public space is a primary asset for livability and city economy. Street is one of the accessible public spaces. Street is not only functioned as circulation but also social space that represents city life and identity. Tunjungan Street is one of the street that becomes the identity of Surabaya. The high amount of unused buildings and high traffic volumes in Tunjungan Street lead to the low intensity of activities that occurred there. Many efforts have been done by the Surabaya City Government to revitalize the activities in Tunjungan Street, yet still not optimal.

Livable streets is a theory which stated that street space has a function as social space where the people could interact each other and could accommodate all transportation modes. This research objective is to find out the proper development concept formulation of Tunjungan Street based on livable streets concept. This research conducted by identifying the physical and social characteristics of Tunjungan Street and find out factors that affecting the use of Tunjungan Street as a public space.

The research result shows that the activities in Tunjungan Street affected by the building's activity in the morning and noon on weekdays and affected by supporting activities in the night on both weekdays and weekend. Moreover, the traffic condition also contribute to the intensity of the activities that occurred in Tunjungan Street.

Keywords: *livable streets, street space, public space.*

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat, karunia dan penyertaan-Nya sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “**Konsep Pengembangan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Melalui Pendekatan *Livable Streets***” dengan baik dan tepat waktu.

Ucapan terima kasih penulis tujukan kepada semua pihak yang telah terlibat dan membantu dalam penyelesaian proposal ini dari awal hingga selesai. Selain itu, ucapan terima kasih penulis tujukan kepada:

1. Keluarga yang telah memberikan segenap dukungan kepada penulis dalam menyusun tugas akhir ini baik dalam bentuk moral maupun finansial.
2. Bapak Ardy Maulidy Navastara, S.T, M.T selaku dosen pembimbing yang telah memberikan masukan terhadap penulis dalam penyusunan tugas akhir.
3. Professor Shunji Suzuki selaku professor pembimbing selama melakukan *internship* di Shibaura Institute of Technology yang juga telah memberikan masukan terhadap penulis dalam penyusunan tugas akhir.
4. Teman-teman PWK ITS Angkatan 2014 yang selalu memberikan dukungan dan semangat selama penyusunan tugas akhir.
5. Adik-adik angkatan PWK ITS yang telah membantu selama proses observasi dan pengumpulan data, Ilham, Laras, Kadek, Verlin, Tessa, Naufal, Wawan, Satria, Mamade, dan Fadhil.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan tugas akhir ini. Maka dari itu, penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat dan dapat dijadikan pembelajaran kedepannya.

Surabaya, April 2018
Penulis

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR GRAFIK	xvii
DAFTAR PETA	xviii
BAB I	21
PENDAHULUAN.....	21
1.1 Latar Belakang	21
1.2 Rumusan Masalah	24
1.3 Tujuan Dan Sasaran.....	24
1.4 Ruang Lingkup	25
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	25
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi.....	29
1.4.3 Ruang Lingkup Pembahasan	29
1.5 Manfaat Penelitian.....	29
1.5.1 Manfaat Teoritis	29

1.5.2	Manfaat Praktis.....	29
1.6	Sistematika Penulisan.....	29
1.7	Kerangka Berpikir	31
BAB II.....		33
TINJAUAN PUSTAKA.....		33
2.1	Ruang Terbuka Publik.....	33
2.1.1	Fungsi Ruang Terbuka Publik	36
2.1.2	Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik	39
2.2	Elemen Perancangan Jalan	41
2.2.1	Aspek Fisik Pembentuk Ruang Jalan	41
2.2.2	Aspek Non Fisik Ruang Jalan	46
2.3	Karakteristik Sosial Ruang Jalan.....	47
2.3.1	Aktivitas Ruang Jalan.....	47
2.3.2	Interaksi Sosial	50
2.3.3	Interaksi Manusia Dengan Ruang Publik.....	51
2.4	Konsep Livable Streets.....	53
2.4.1	Gambaran Umum	53
2.4.2	Karakteristik Livable Streets	54
2.5	Sintesa Pustaka	56
BAB III.....		59
METODE PENELITIAN		59
3.1	Pendekatan Penelitian.....	59
3.2	Jenis Penelitian	59

3.3	Variabel Penelitian	60
3.4	Populasi Dan Sampel.....	63
3.4.1	Populasi	63
3.4.2	Sampel	63
3.5	Metode Pengumpulan Data	66
3.5.1	Metode Pengumpulan Data Primer	66
3.5.2	Metode Pengumpulan Data Sekunder	68
3.6	Metode Analisis Data	69
3.6.1	Mengidentifikasi Karakteristik Fisik Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Konsep <i>Livable Streets</i>	69
3.6.2	Mengidentifikasi Karakteristik Sosial Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Perilaku Pengguna.....	71
3.6.3	Menentukan Faktor-Faktor Pendorong Penggunaan Jalan Sebagai Ruang Publik	72
3.6.4	Merumuskan Konsep Pengembangan <i>Livable Streets</i> Di Koridor Jalan Tunjungan	74
3.7	Tahapan Penelitian	75
BAB IV		79
HASIL DAN PEMBAHASAN		79
4.1	Gambaran Umum Wilayah Studi	79
4.1.1	Wilayah Administratif	79
4.1.2	Sejarah Koridor Jalan Tunjungan	79
4.1.3	Kondisi Eksisting Dan Rencana Pengembangan	85
4.2	Analisis dan Pembahasan	96
4.2.1	Identifikasi Karakteristik Fisik Koridor Jalan	

	Tunjungan Berdasarkan Konsep <i>Livable Streets</i>	96
4.2.2	Identifikasi Karakteristik Sosial Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Perilaku Pengguna	119
4.2.3	Menentukan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik	146
4.2.4	Merumuskan Konsep Pengembangan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan	164
BAB V	.....	181
KESIMPULAN DAN SARAN	.....	181
5.1	Kesimpulan.....	181
5.2	Rekomendasi	182
DAFTAR PUSTAKA	.....	183
LAMPIRAN 1	.....	187
LAMPIRAN 2	.....	189
LAMPIRAN 3	.....	190
LAMPIRAN 4	.....	195
LAMPIRAN 5	.....	197
LAMPIRAN 6	.....	199
LAMPIRAN 7	.....	206
LAMPIRAN 8	.....	228
LAMPIRAN 9	.....	268
BIODATA PENULIS	.....	276

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Definisi Ruang Terbuka Publik	34
Tabel 2.2 Fungsi Ruang Terbuka Publik	37
Tabel 2.3 Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik	40
Tabel 2.4 Zona Jalur Pejalan Kaki	44
Tabel 2.5 Jenis Sirkulasi	47
Tabel 2.6 Konversi Satuan Mobil Penumpang	49
Tabel 2.7 Karakteristik <i>Livable Streets</i>	55
Tabel 2.8 Sintesa Variabel	57
Tabel 3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	60
Tabel 3.2 Metode Pengumpulan Data Primer	68
Tabel 3.3 Metode Pengumpulan Data Sekunder	69
Tabel 3.4 Proses Analisis Sasaran 1	70
Tabel 3.5 Proses Analisis Sasaran 2	72
Tabel 4.1 Periode Sejarah Perkembangan Koridor Jalan Tunjungan	82
Tabel 4.2 Jenis Penggunaan Lahan	85
Tabel 4.3 Daftar Bangunan Cagar Budaya	86
Tabel 4.4 Arah Zonasi dan Intensitas Pemanfaatan Ruang	94
Tabel 4.5 Jenis Penggunaan Lahan	96
Tabel 4.6 Distribusi Luas Penggunaan Lahan Residensial di Kawasan Jalan Tunjungan	97
Tabel 4.7 Distribusi Luas Penggunaan Lahan Nonresidensial di Kawasan Jalan Tunjungan	98
Tabel 4.8 Klasifikasi <i>Frontage</i> di Kawasan Jalan Tunjungan	103
Tabel 4.9 Panjang Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Tunjungan	109
Tabel 4.10 Dimensi Lebar Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan	113
Tabel 4.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan	116
Tabel 4.12 Karakteristik Aktivitas Pemanfaatan Ruang Jalan	142
Tabel 4.13 Komposisi Kendaraan dan Volume Lalu Lintas di Hari	

Kerja	144
Tabel 4.14 Komposisi Kendaraan dan Volume Lalu Lintas di Hari Libur	144
Tabel 4.15 Faktor Kriteria Jalan Dinamis yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik	152
Tabel 4.16 Faktor Kriteria Jalan Aman dan Nyaman yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik	155
Tabel 4.17 Faktor Kriteria Jalan yang Memiliki Interaksi Sosial yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik	160
Tabel 4.18 Faktor Kriteria Complete Streets yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik	163
Tabel 4.19 Konsep Pengembangan Mikro Kawasan Koridor Jalan Tunjungan.....	165
Tabel 4.20 Analisis dan Pembahasan Kondisi Eksisting Jalan Tunjungan.....	165
Tabel 4.21 Konsep Pengembangan Makro.....	176

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Sampel Bangunan	64
Gambar 3.2 Proses Analisis Sasaran 1	70
Gambar 3.3 Proses Analisis Sasaran 2	72
Gambar 3.4 Proses Analisis Sasaran 3	73
Gambar 3.5 Proses Analisis Sasaran 4	74
 Gambar 4.1 Penggunaan Lahan Residensial di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan	 98
Gambar 4.2 Penggunaan Lahan Nonresidensial di Kawasan Jalan Tunjungan.....	99
Gambar 4.3 Bangunan dengan <i>Frontage</i> Tidak Aktif di Jalan Tunjungan.....	103
Gambar 4.4 Tipe Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan, <i>sidewalk</i> (kiri) dan <i>portico</i> (kanan)	110
Gambar 4.5 Dimensi Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan	114
Gambar 4.6 Lebar Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan yang Tidak Seragam	114
Gambar 4.7 Kondisi Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	119
Gambar 4.8 Peta Unit Amatan Pemanfaatan Ruang Jalan	120
Gambar 4.9 Aktivitas Bersepeda di Jalan Tunjungan	139
Gambar 4.10 Aktivitas Sosial di Jalan Tunjungan	141

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Jumlah Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan pada Hari Kerja	138
Grafik 4.2 Jumlah Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan pada Hari Libur	138
Grafik 4.3 Proporsi Aktivitas Statis pada Hari Kerja	140
Grafik 4.4 Proporsi Aktivitas Statis pada Hari Libur	140
Grafik 4.5 Volume Kendaraan di Jalan Tunjungan	145
Grafik 4.6 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Permukiman	147

Grafik 4.7 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Restoran dan Kafe	148
Grafik 4.8 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Pertokoan ..	149
Grafik 4.9 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Perkantoran	150
Grafik 4.10 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Hotel.....	151
Grafik 4.11 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Jalur Pejalan Kaki	153
Grafik 4.12 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Kondisi Lalu Lintas	154
Grafik 4.13 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel PKL	156
Grafik 4.14 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Aktivitas Kendaraan.....	157
Grafik 4.15 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Interaksi Sosial Masyarakat.....	158
Grafik 4.16 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Kegiatan Eventual.....	159
Grafik 4.17 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Transportasi Publik.....	161
Grafik 4.18 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Halte Transportasi Publik.....	162
Grafik 4.19 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Jalur Sepeda	163

DAFTAR PETA

Peta 1.1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian.....	27
Peta 4.1 Persebaran Bangunan Cagar Budaya.....	89
Peta 4.2 Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan ...	101
Peta 4.3 Klasifikasi <i>Frontage</i> Bangunan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan.....	105
Peta 4.4 Klasifikasi <i>Frontage</i> Bangunan Tidak Aktif Kawasan Koridor Jalan Tunjungan	107
Peta 4.5 Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki.....	111
Peta 4.6 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Pagi Hari di	

Hari Kerja 123

Peta 4.7 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Siang Hari di
Hari Kerja 125

Peta 4.8 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Malam Hari di
Hari Kerja 127

Peta 4.9 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Pagi Hari di
Hari Libur 131

Peta 4.10 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Siang Hari di
Hari Libur 133

Peta 4.11 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Malam Hari
di Hari Libur 135

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Cepatnya pertumbuhan dan pembangunan dalam kota memiliki pengaruh yang luar biasa terhadap hubungan antara masyarakat kota dan ruang perkotaan (Rahman, 2014). Pertumbuhan dan pembangunan suatu kota perlu diiringi dengan penyediaan ruang publik yang memadai yang berfungsi sebagai tempat terjadinya interaksi sosial. Ruang publik suatu kota secara umum dapat berbentuk street dan square (Krier, 1979). Sementara itu, Jane Jacobs (1961) menyatakan bahwa ruang publik perkotaan yang paling utama adalah jalan dan jalur pedestriannya. Jika ruang jalan sebuah kota terlihat menarik, maka kota tersebut menjadi menarik. Jalan seharusnya menjadi ruang publik dimana terjadi interaksi sosial antar masyarakat dan dapat diakses dengan mudah oleh setiap orang dari segala umur (Appleyard, 2006). Namun, pemanfaatan ruang jalan pada kota-kota di Indonesia masih sebagai ruang pergerakan saja, termasuk pemanfaatan koridor jalan Tunjungan Surabaya saat ini.

Menurut R. Nugraha dkk dalam Poerbantanoë (2001), Surabaya mengalami perkembangan dan pertumbuhan fisik- spasial yang terbagi dalam 7 periode, yakni pra 1870, 1870- 1905, 1906-1940, 1941-1945, 1945-1970, 1971-1997, dan 1997-sekarang. Dalam 7 periode tersebut, Koridor Jalan Tunjungan mencapai masa kejayaannya pada periode tahun 1906-1940, dimana pada masa itu Koridor Jalan Tunjungan menjadi pusat perdagangan yang dinamis dan istimewa. Selain itu, terdapat beberapa aspek perkembangan koridor jalan Tunjungan, yaitu perkembangan tata-bangunan dimana tipologi bangunan di koridor jalan Tunjungan berkembang menjadi bangunan deret (*street oriented building*), perkembangan fungsi bangunan yang pada periode 1906-1940 hanya sebagai fungsi komersial saja, sekarang berkembang menjadi fungsi perkantoran, hiburan, dan perhotelan. Saat ini, koridor jalan Tunjungan mengalami penurunan intensitas kegiatan yang disebabkan oleh

tingginya volume lalu lintas di koridor tersebut sehingga mematikan kegiatan yang ada di koridor jalan Tunjungan (Oswan, 2013). Oleh karena itu, diperlukan konsep pengembangan yang dapat mengaktifkan kembali kegiatan yang ada di koridor jalan Tunjungan.

Livability merupakan kualitas fisik yang dibutuhkan untuk membuat jalan yang baik dan berpengaruh terhadap tingkat penggunaan jalan tersebut (Jacobs, 1996). Donald Appleyard (1981) berdasarkan hasil penelitiannya menyatakan bahwa tingkat *livability* suatu jalan dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas. Jalan dengan lalu lintas padat cenderung tidak memiliki kegiatan dan interaksi sosial yang terjadi di atas jalan tersebut. *Livable streets* merupakan sebuah konsep pengembangan jalan yang dirancang untuk dapat memfasilitasi semua pengguna jalan (*complete streets*) untuk dapat beraktifitas dengan nyaman di jalan tersebut. Dalam penerapannya, konsep pengembangan tersebut dapat menciptakan lingkungan yang lebih hidup dengan tersedianya pilihan transportasi publik dan jalur pedestrian yang memadai (*Missouri Livable Street Design Guidelines*, 2011). Konsep pengembangan jalan yang menjadikan jalan sebagai ruang publik inilah yang dapat membantu dalam pengembangan koridor jalan Tunjungan agar kegiatan pada koridor ini menjadi hidup kembali.

Koridor jalan Tunjungan yang berada di kawasan CBD Surabaya dan juga merupakan jalan arteri sekunder menyebabkan tingginya lalu lintas kendaraan yang melalui koridor tersebut. Selain itu, koridor jalan Tunjungan hanya dapat memfasilitasi kendaraan pribadi dengan kondisi arus lalu lintas yang hanya satu arah, sehingga menyebabkan *bottle-neck effect* akibat pertemuan dari tiga jalan raya menjadi satu jalan dan berdampak pada tingginya volume lalu lintas di koridor jalan Tunjungan yang mencapai hingga 4.973 smp/jam (Rodiyani, 2014). Dengan kondisi tersebut, koridor jalan Tunjungan diklasifikasikan sebagai jalan dengan kondisi lalu lintas sedang (Appleyard, 1981). Keadaan volume lalu lintas tersebut menunjukkan bahwa koridor jalan Tunjungan belum ramah pejalan kaki dan menyebabkan berkurangnya kegiatan dan interaksi yang

terjadi di jalur pedestrian.

Untermann (1984) menyatakan bahwa untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki segala usia, perlu diterapkan tiga aspek, yaitu keamanan, kenyamanan, dan kepuasan. Kondisi jalur pedestrian di koridor jalan Tunjungan belum memenuhi ketiga aspek tersebut. Jalur pedestrian di koridor jalan Tunjungan masih belum aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan karena masih ditemukan kendaraan yang parkir ataupun melintas di atas jalur pedestrian tersebut. Selain itu, banyaknya billboard dan tidak adanya jendela display pada pertokoan di koridor jalan Tunjungan menyebabkan kejenuhan bagi para pejalan kaki sehingga mengurangi tingkat kepuasan pejalan kaki (Oswan, 2013). Akibatnya, jalur pedestrian yang ada di koridor ini tidak berfungsi dengan baik dan berpengaruh terhadap aktivitas penggunaan lahan di koridor jalan Tunjungan. Di sepanjang koridor jalan Tunjungan terdapat 59 toko yang tidak difungsikan sehingga menyebabkan koridor ini menjadi terkesan mati (Jawa Pos, 7 Februari 2017).

Rencana pembangunan tram yang melalui koridor jalan Tunjungan dapat membantu mewujudkan koridor ini menjadi jalan yang lengkap (*complete streets*). Jalan yang lengkap selain sebagai penunjang dalam peningkatan *livability* suatu jalan, juga dapat menciptakan lingkungan masyarakat yang lebih hidup (*Smart Growth America*, 2016). Keberadaan kampung kota di Kawasan Tunjungan juga berpotensi untuk memengaruhi kegiatan dan aktivitas yang terjadi di Jalan Tunjungan. Hal ini disebabkan karena tidak adanya ruang terbuka di kawasan kampung tersebut, sehingga masyarakat setempat tidak memiliki tempat untuk anak-anak bermain atau tempat berkomunikasi antar warga (Widjajanti, 2013). Kampung tersebut juga disiapkan sebagai kampung wisata berkelanjutan yang dapat menarik dan memicu timbulnya kegiatan dan tarikan transportasi di koridor jalan Tunjungan.

Berdasarkan permasalahan dan potensi di atas, maka perlu adanya konsep pengembangan jalan di koridor jalan Tunjungan yang menjadikan jalan sebagai ruang publik dan tempat terjadinya

pertukaran interaksi sosial sehingga mampu menghidupkan kembali aktivitas kegiatan. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik fisik koridor jalan Tunjungan dan pandangan masyarakat terhadap fungsi koridor ini sebagai ruang publik sehingga dapat dirumuskan konsep pengembangan yang tepat dengan menggunakan pendekatan *livable streets*.

1.2 Rumusan Masalah

Jalan Tunjungan berada di pusat kota Surabaya dan pernah menjadi pusat kegiatan perdagangan dan jasa. Namun, kondisi tersebut tidak tampak pada saat ini. Banyak bangunan di koridor jalan Tunjungan yang sudah tidak aktif lagi sehingga menyebabkan matinya kegiatan yang ada di koridor ini. Adanya arahan penetapan koridor jalan Tunjungan sebagai destinasi wisata historis serta rencana pengembangan jalur pedestrian dan pengadaan jalur trem bertujuan untuk menghidupkan kembali kegiatan di koridor ini. Untuk dapat mewujudkan tersebut, perlu adanya konsep pengembangan yang mampu mengintegrasikan ketiga rencana tersebut.

Konsep *livable streets* merupakan konsep yang menjadikan jalan sebagai ruang yang aman dan nyaman bagi masyarakat dengan menyeimbangkan aspek transportasi dan penggunaan lahan yang ada serta menciptakan identitas kawasan. Oleh karena itu, konsep pengembangan *livable streets* ini diharapkan mampu menjadi solusi dalam mengaktifkan kembali kegiatan dan mengembalikan vitalitas koridor jalan Tunjungan. Sehingga penelitian ini dilakukan untuk mengetahui: “Bagaimana konsep pengembangan kawasan koridor jalan Tunjungan yang sesuai dengan menggunakan pendekatan *livable streets*?”

1.3 Tujuan Dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah merumuskan konsep pengembangan koridor jalan Tunjungan dengan menggunakan konsep *Livable Streets*.

Adapun tahapan dalam mencapai tujuan tersebut terdiri atas tiga sasaran utama, yaitu:

- 1 Mengidentifikasi karakteristik fisik koridor jalan Tunjungan berdasarkan konsep *Livable Streets*.
- 2 Mengidentifikasi karakteristik sosial koridor jalan Tunjungan berdasarkan perilaku masyarakat.
- 3 Menentukan faktor-faktor yang mendorong penggunaan jalan sebagai ruang publik.
- 4 Merumuskan konsep pengembangan *Livable Streets* di koridor jalan Tunjungan.

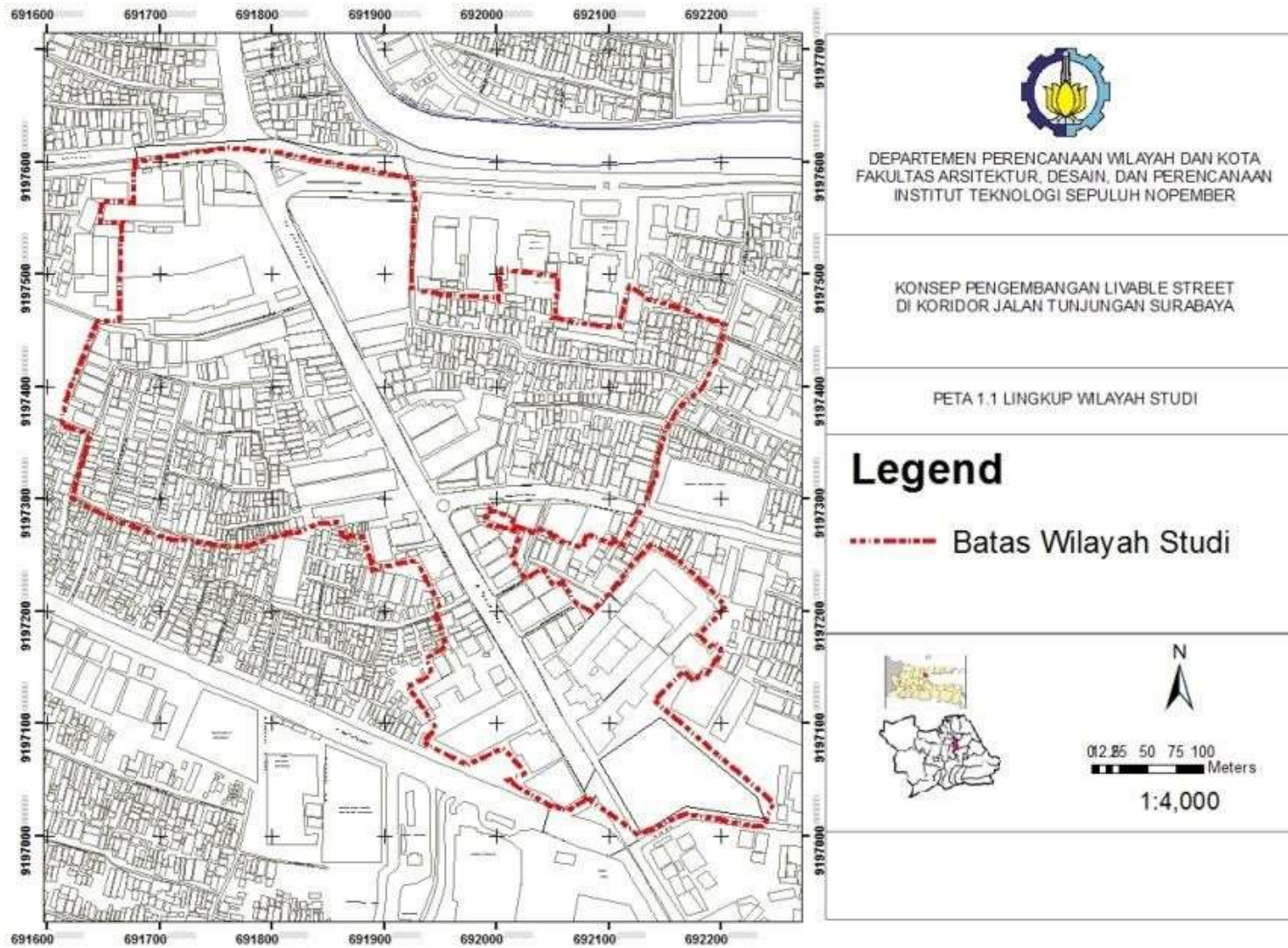
1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah sepanjang koridor jalan Tunjungan dan kawasan sekitarnya. Adapun batas wilayah studi adalah sebagai berikut:

- Utara : Jalan Gemblongan
- Timur : Jalan Genteng Kali dan Jalan Genteng Besar
- Selatan : Jalan Embong Malang dan Jalan Gubernur Suryo
- Barat : Jalan Praban

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 1.1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dari penelitian ini merupakan teori-teori yang terkait dengan konsep *livable street*. Teori-teori yang dimaksud seperti teori perancangan kota, penggunaan lahan, dan teori transportasi berkelanjutan.

1.4.3 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini mencakup kriteria *livable street* yang relevan dan sesuai dengan kebutuhan pengembangan dari wilayah studi.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari dilakukannya penelitian ini terdiri dari dua manfaat, yakni manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis merupakan manfaat dalam bentuk penerapan ilmu pengetahuan bidang perancangan kota, sedangkan manfaat secara praktis merupakan manfaat yang dapat digunakan sebagai bentuk arah dan rekomendasi terhadap suatu pemecahan masalah.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan untuk merekomendasikan konsep pengembangan jalan dengan menggunakan konsep *livable street*. Sehingga hasil dari penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian lain yang serupa.

1.5.2 Manfaat Praktis

Luaran dari penelitian ini dapat menjadi rekomendasi bagi Pemerintah Kota Surabaya dalam mengembangkan koridor jalan Tunjungan. Penerapan konsep ini dapat menjadi solusi alternatif dalam upaya revitalisasi kegiatan yang ada di koridor jalan Tunjungan.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I Pendahuluan

Berisi mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, ruang lingkup secara substansi, wilayah, dan pembahasan, sistematika penulisan, dan kerangka berpikir.

BAB II Tinjauan Pustaka

Berisi mengenai kajian pustaka terkait dengan teori dan konsep yang digunakan untuk melakukan penelitian sehingga tujuan penelitian dapat tercapai. Adapun teori dan konsep yang dibahas meliputi konsep dan pengertian livable street dan teori penunjang lainnya.

BAB III Metodologi Penelitian

Berisi tentang metode pendekatan yang digunakan dalam melakukan penelitian. Metode tersebut meliputi variabel, teknik mencari data, dan teknik analisis yang digunakan.

BAB IV Hasil dan Pembahasan

Berisi tentang penjelasan dan deskripsi mengenai kondisi eksisting wilayah studi, hasil pengamatan dan pengumpulan data, hasil analisis dan rumusan dari sasaran akhir penelitian.

BAB V Kesimpulan

Berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang telah didapat dari proses analisa dan rekomendasi langkah-langkah yang perlu dilakukan selanjutnya dalam mendukung tujuan penelitian.

1.7 Kerangka Berpikir

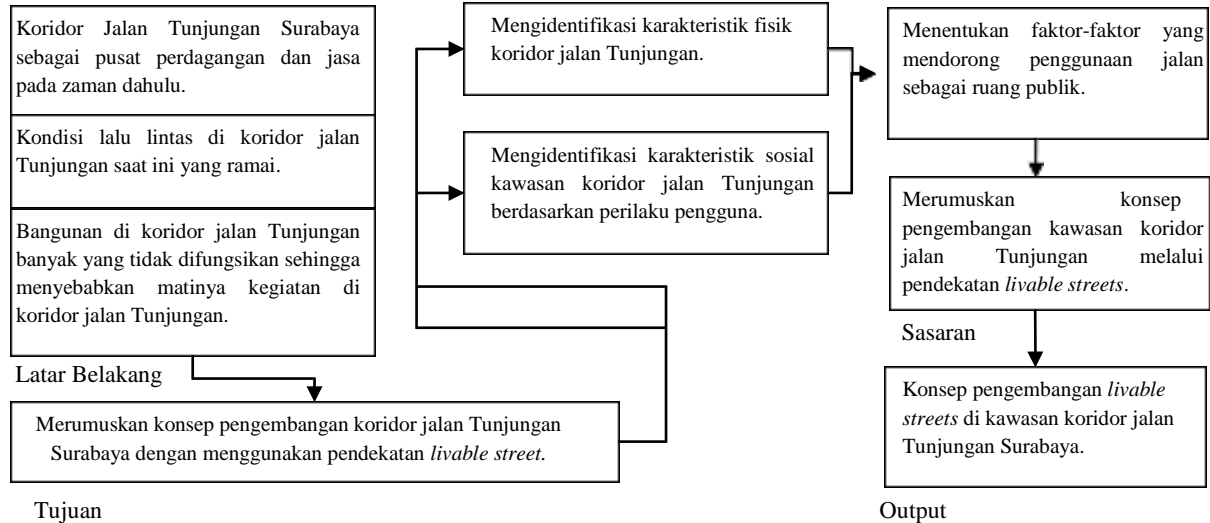


Diagram 1.1 Kerangka Berpikir

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka merupakan ruang yang terletak di luar massa bangunan yang dapat dimanfaatkan dan digunakan oleh setiap orang untuk melakukan berbagai aktivitas (Hakim, 1993). Trancik (1986) berpendapat bahwa ruang terbuka terdiri dari *hard space* yang dibatasi oleh dinding arsitektural dan *soft space* yang dibatasi oleh lingkungan alam serta berfungsi sebagai tempat untuk aktivitas sosial. Sementara, Krier (1979) berpendapat bahwa ruang terbuka merupakan ruang tiga dimensi yang memiliki batas dari berbagai elevasi ketinggian seperti bangunan atau pohon. Menurut Budihardjo dan Sujarto (2005), ruang terbuka merupakan pelengkap ruang perkotaan dimana 30-50% dari luas seluruh kota diperuntukkan untuk ruang terbuka.

Menurut Carr (1992), ruang terbuka publik merupakan ruang yang dapat diakses oleh publik dan juga sebagai tempat aktivitas bagi individu atau kelompok. Ruang terbuka publik juga merupakan ruang terbuka kota yang tidak ditempati oleh bangunan dan memiliki penggunaan spesifik dengan fungsi dan kualitas yang terlihat dari komposisinya (Rapuano, 1994). Kementerian Pekerjaan Umum (2009) dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan mendefinisikan ruang terbuka publik sebagai ruang-ruang dalam kota atau wilayah yang lebih luas baik dalam bentuk area/kawasan maupun dalam bentuk area memanjang/jalur dimana dalam penggunaannya lebih bersifat terbuka yang pada dasarnya tanpa bangunan, terdiri atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau.

Berdasarkan lingkupnya, ruang publik dapat didefinisikan ke dalam beberapa tipologi (Carmona et al, 2003), antara lain:

- Ruang publik eskternal, merupakan ruang publik yang berbentuk ruang luar yang dapat diakses oleh semua

orang seperti taman kota, alun-alun, jalur pejalan kaki, atau koridor.

- Ruang publik internal, merupakan ruang publik yang berupa fasilitas umum di bawah pengelolaan pemerintah dan dapat diakses oleh warga dengan bebas.
- Ruang publik “quasi” eksternal dan internal, merupakan ruang publik yang berupa fasilitas umum di bawah pengelolaan sektor privat dan memiliki batasan dan aturan.

Tabel 2.1 Definisi Ruang Terbuka Publik

Sumber Teori	Definisi	Hasil Sintesa
Hakim (1993)	Ruang yang terletak di luar massa bangunan yang dapat dimanfaatkan dan digunakan oleh setiap orang untuk melakukan berbagai aktivitas.	<ul style="list-style-type: none"> • Dilihat dari fisiknya, ruang terbuka publik merupakan ruang atau tempat terbuka yang berada di luar bangunan dan memiliki unsur yang membatasi. • Dilihat dari unsur non-fisik, ruang terbuka publik merupakan ruang atau tempat terjadinya aktivitas dan interaksi sosial
Trancik (1986)	Ruang berupa <i>hard space</i> yang dibatasi oleh dinding arsitektural dan <i>soft space</i> yang dibatasi oleh lingkungan alam serta berfungsi sebagai tempat aktivitas sosial.	
Krier (1979)	Ruang tiga dimensi yang memiliki batas dari berbagai elevasi ketinggian seperti bangunan atau pohon.	
Budihardjo dan Sujarto (2005)	Pelengkap ruang perkotaan dimana 30-50% dari luas seluruh kota diperuntukkan untuk ruang terbuka.	

Sumber Teori	Definisi	Hasil Sintesa
Carr (1992)	Ruang yang dapat diakses oleh publik dan juga sebagai tempat aktivitas bagi individu atau kelompok	yang dapat digunakan secara bebas oleh seluruh orang tanpa terkecuali.
Rapuano (1994)	Ruang terbuka kota yang tidak ditempati oleh bangunan dan memiliki penggunaan spesifik dengan fungsi dan kualitas yang terlihat dari komposisinya	
Kementerian Pekerjaan Umum (2009)	Ruang terbuka adalah ruang-ruang dalam kota atau wilayah yang lebih luas baik dalam bentuk area/kawasan maupun dalam bentuk area memanjang/jalur dimana dalam penggunaannya lebih bersifat terbuka yang pada dasarnya tanpa bangunan, terdiri atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau.	
Carmona et al (2003)	Berdasarkan ruang lingkupnya terbagi atas ruang terbuka eksternal, ruang terbuka internal, dan ruang terbuka quasi.	

Sumber: Penulis, 2017

Berdasarkan hasil sintesa definisi ruang terbuka publik di atas, penulis menyimpulkan bahwa terdapat dua pemahaman dalam mengartikan ruang terbuka publik, yaitu pengertian ruang terbuka publik ditinjau secara fisik dan pengertian ruang terbuka publik

ditinjau secara non-fisik. Secara fisik, ruang terbuka publik merupakan ruang atau tempat terbuka yang berada di luar bangunan dan memiliki unsur yang membatasi. Sementara secara non-fisik, ruang terbuka publik ruang atau tempat terjadinya aktivitas dan interaksi sosial yang dapat digunakan secara bebas oleh seluruh orang tanpa terkecuali.

2.1.1 Fungsi Ruang Terbuka Publik

Fungsi ruang terbuka publik terdiri dari fungsi utama dan fungsi pelengkap. Menurut Hakim (2003), fungsi ruang terbuka publik adalah sebagai berikut:

1. Fungsi utama: berperan sebagai fungsi secara sosial yang meliputi (1) tempat bermain dan berolahraga, (2) tempat berkomunikasi, (3) tempat peralihan dan menunggu, (4) tempat untuk mendapatkan udara segar, dan (5) sarana penghubung antara satu tempat dengan tempat lainnya.
2. Fungsi pelengkap: berperan sebagai fungsi secara ekologis yang meliputi (1) penyegaran udara, (2) resapan air hujan, (3) pengendali banjir, (4) perlindungan terhadap ekosistem tertentu, dan (5) pelembut arsitektur bangunan. Selain sebagai fungsi secara ekologis, ruang terbuka publik juga dapat berfungsi sebagai fungsi secara psikologis yang berpengaruh terhadap perasaan manusia.

Selain itu, menurut Kementerian Pekerjaan Umum (2009), ruang terbuka publik non hijau juga dibedakan menjadi fungsi utama dan fungsi pelengkap.

1. Fungsi utama: berperan sebagai fungsi sosial budaya yang merupakan (1) wadah aktifitas sosial budaya masyarakat dalam wilayah perkotaan, (2) pengungkapan ekspresi budaya/kultur lokal, (3) media komunikasi warga kota, (4) tempat olahraga dan rekreasi, dan (5) wadah dan objek pendidikan, penelitian, dan pelatihan dalam mempelajari alam.

2. Fungsi pelengkap: dapat ditinjau secara (1) ekologis, berfungsi sebagai sistem sirkulasi udara dan air dalam lingkungan perkotaan serta sebagai resapan air hujan, (2) ekonomis, memiliki nilai jual dan dapat dimanfaatkan untuk akomodasi kegiatan sektor informal. (3) arsitektural, memberikan kenyamanan dan keindahan terhadap lingkungan kota, serta dapat meningkatkan kreativitas dan produktivitas warga kota, dan (4) darurat, sebagai jalur evakuasi dalam mitigasi bencana alam dan tempat berkumpulnya massa.

Menurut Carr (1992), ruang terbuka publik dibangun dengan tujuan untuk:

1. Kesejahteraan masyarakat, ruang terbuka publik dapat menjadi tempat untuk masyarakat melakukan pergerakan dan berinteraksi dengan yang lain secara bebas dan santai.
2. Peningkatan visual perkotaan, keberadaan ruang terbuka publik dapat meningkatkan kualitas visual perkotaan menjadi lebih harmonis dan indah.
3. Peningkatan kualitas lingkungan, ruang terbuka publik dapat menjadi penghijauan kawasan perkotaan.
4. Pengembangan ekonomi, keberadaan ruang terbuka publik dapat memicu terciptanya kegiatan-kegiatan ekonomi skala mikro.
5. Peningkatan kesan.

Tabel 2.2 Fungsi Ruang Terbuka Publik

Sumber Teori	Fungsi	Hasil Sintesa
Hakim (2003)	Sebagai tempat bermain, berolahraga, dan berkomunikasi.	Ruang terbuka publik memiliki fungsi utama sebagai tempat masyarakat untuk beraktivitas dan
	Sebagai pengendali banjir, kawasan resapan air, dan penyegaran udara.	

Sumber Teori	Fungsi	Hasil Sintesa
Kementerian Pekerjaan Umum (2009)	Berpengaruh terhadap psikologis manusia.	melakukan interaksi sosial. Selain itu, ruang terbuka publik juga memiliki fungsi pelengkap secara ekologis, dan ekonomis.
	Sebagai wadah aktifitas sosial budaya masyarakat perkotaan.	
	Sebagai sistem sirkulasi udara dan air dalam lingkungan perkotaan serta sebagai resapan air hujan	
	Memiliki nilai jual dan dapat dimanfaatkan untuk akomodasi kegiatan sektor informal.	
	Memberikan kenyamanan dan keindahan terhadap lingkungan kota, serta dapat meningkatkan kreativitas dan produktivitas warga kota Sebagai jalur evakuasi dalam mitigasi bencana alam dan tempat berkumpulnya massa.	
Carr (1992)	Berperan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat.	
	Peningkatan kualitas visual kota menjadi lebih harmonis dan indah.	

Sumber Teori	Fungsi	Hasil Sintesa
	Peningkatan kualitas lingkungan perkotaan.	
	Pengembangan ekonomi.	
	Pemberi kesan kota.	

Sumber: Penulis, 2017

Berdasarkan hasil sintesa fungsi ruang terbuka publik di atas, dapat disimpulkan bahwa ruang terbuka publik memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Merupakan ruang atau tempat terjadinya aktifitas masyarakat dan terjadinya interaksi sosial masyarakat.
2. Tempat berkembangnya kegiatan ekonomi mikro. Ruang terbuka publik dapat berpotensi untuk menciptakan kegiatan-kegiatan ekonomi dalam sektor informal, seperti adanya pedagang kaki lima atau penjual jasa hiburan seperti pemusik atau pesulap jalanan sehingga ruang terbuka publik menjadi lebih hidup.

Ruang terbuka publik dapat menjadi penyeimbang lingkungan perkotaan karena dapat berfungsi sebagai paru-paru kota dan resapan air hujan.

2.1.2 Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik

Jalan memiliki banyak peran. Selain sebagai ruang pergerakan kendaraan bermotor, jalan juga berperan sebagai ruang pergerakan pejalan kaki, sepeda, dan angkutan umum. Sebagai bagian dari lingkungan, jalan juga dapat menjadi ruang terbuka untuk tempat bersosialisasi dan rekreasi masyarakat (Tumlin, 2012). Jalan dapat dipahami sebagai ruang eksterior yang kaya akan banyak penggunaan lahan dimana tersedia pilihan moda transportasi yang beragam dan sebagai tempat berkumpulnya aktivitas sosial (Trancik, 1986).

Jalan sebagai salah satu jenis ruang terbuka publik linear, merupakan elemen ruang kota yang dapat mendukung kebutuhan dan dapat digunakan oleh warganya (Rossi, 1992). Fisik jalan diapit oleh elemen fisik sebagai batasnya yang dapat berupa deretan bangunan, PKL, dan deretan pepohonan serta bermacam kegiatan masyarakat yang ada di dalamnya. Jalan di kawasan komersial sebagai ruang publik, mencakup aspek *setting* fisik keruangan dan *setting* aktivitas yang hidup di dalamnya (Arifin dkk, 2004).

Danisworo (1998) merumuskan kriteria kesuksesan jalan sebagai ruang publik dalam kawasan komersial. Kriteria tersebut ditinjau dari beberapa aspek, yaitu:

- 1.) Mudah dicari dan dicapai, terbuka, dan bebas diakses oleh masyarakat.
- 2.) Memberi rasa aman, nyaman, dan sehat bagi pejalan kaki.
- 3.) Hidup sepanjang hari, siang, dan malam.
- 4.) Mampu menarik pengunjung dalam jumlah yang besar.
- 5.) Menjadi tempat kondusif untuk interaksi sosial- kultural, dan berkomunikasi.
- 6.) Representatif dan dengan nuansa arsitektur yang berkualitas.

Tabel 2.3 Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik

Sumber	Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik	Hasil Sintesa
Trancik (1986)	Ruang eksterior yang kaya akan penggunaan lahan dimana tersedia pilihan moda transportasi yang beragam dan sebagai tempat berkumpulnya aktivitas sosial.	Jalan sebagai ruang terbuka publik meliputi aspek-aspek sebagai berikut: - Penggunaan lahan - Pilihan moda
Tumlin (2012)	Ruang terbuka untuk tempat bersosialisasi dan rekreasi masyarakat.	

Sumber	Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik	Hasil Sintesa
Rossi (1992)	Elemen ruang kota yang dapat mendukung kebutuhan dan dapat digunakan oleh warganya.	transportasi. - Kenyamanan pejalan kaki. - Memiliki aktivitas sosial yang terjadi di atasnya.
Arifin dkk (2004)	Ruang publik yang mencakup aspek fisik keruangan dan aktivitas yang hidup di dalamnya.	
Danisworo (1998)	Ruang publik yang mudah dicapai, memberi rasa nyaman kepada pejalan kaki, hidup, menarik, tempat untuk interaksi sosial-kultural dengan nuansa arsitektur yang berkualitas.	

Sumber: Penulis, 2017

2.2 Elemen Perancangan Jalan

Shirvani (1985) merumuskan delapan elemen perancangan kota, yaitu (1) penggunaan lahan, (2) bentuk dan massa bangunan, (3) sirkulasi dan parkir, (4) ruang terbuka, (5) jalur pedestrian, (6) penandaan, (7) kegiatan pendukung, dan (8) preservasi. Jalan merupakan bagian dari ruang kota yang dapat menjadi identitas bagi kota atau kawasan. Berdasarkan elemen- elemen perancangan kota di atas, dapat diklasifikasikan menjadi dua aspek, yaitu aspek fisik pembentuk ruang jalan dan aspek non fisik ruang jalan.

2.2.1 Aspek Fisik Pembentuk Ruang Jalan

Elemen perancangan kota yang termasuk dalam aspek pembentuk ruang jalan adalah (1) penggunaan lahan, (2) bentuk dan massa bangunan, (3) jalur pedestrian, dan (4) penandaan.

1. Penggunaan Lahan

Menurut Hamid Shirvani (1985), tata guna lahan merupakan

pengaturan suatu lahan dan keputusan untuk menggunakan lahan bagi maksud tertentu sesuai dengan peruntukannya. Penggunaan lahan yang *mix used* dapat membantu untuk meningkatkan intensitas kegiatan yang berkelanjutan dengan didukung oleh kualitas infrastruktur yang memadai. Dalam konteks perancangan kota, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan penggunaan lahan yaitu tipe penggunaan suatu area, spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi, ketinggian bangunan, dan skala fungsi.

Marion Roberts dan Clara Greed (2001) menyatakan bahwa penggunaan lahan campuran merupakan salah satu upaya dalam spesifikasi fungsi lahan untuk meningkatkan aktivitas dan kegiatan. Penggunaan lahan campuran dapat

1. Menekan penggunaan kendaraan pribadi karena jarak antar kegiatan dan fungsi yang lebih dekat.
2. Memudahkan masyarakat dalam melakukan pekerjaan-pekerjaan yang berbeda dalam waktu singkat.
3. Meningkatkan efisiensi transportasi publik karena tingkat kepadatan bangunan yang tinggi.
4. Menekan angka kriminalitas karena kawasan akan tetap hidup waktu siang maupun malam.
5. Memberikan kesan hidup dan tidak monoton.

2. Bentuk dan Massa Bangunan

Bentuk dan massa bangunan dapat membentuk suatu kota dan hubungan antar massa yang ada. Rossy dalam Arifin dkk. (2014), menyatakan bahwa fisik jalan diapit oleh elemen fisik sebagai batasnya yang dapat berupa deretan bangunan. Shirvani (1985) membahas aspek-aspek fisik bangunan yang meliputi ketinggian, besaran, koefisien lantai bangunan, koefisien dasar bangunan, pemunduran, skala proporsi, bahan, tekstur, dan warna untuk menciptakan harmonisasi antar bangunan dalam lingkungan. Dalam konteks ruang jalan, Moughtin (2003) menganalisa bangunan yang membentuk jalan melalui skala, proporsi, kontras, harmoni, dan konektivitas terhadap jalan. Norman Booth (1987) merumuskan tiga faktor yang berkaitan dengan bangunan dan pembentukan ruang,

yaitu rasio jarak dan tinggi bangunan, penyusunan tata letak, dan karakter fasad bangunan.

3. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian dalam perancangan kota sebagai sarana bagi pejalan kaki, sebagai sarana pendukung kegiatan sektor informal (pedagang kaki lima, dsb), sekaligus dapat menghidupkan ruang-ruang terbuka kota (Shirvani, 1985). Dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014), ruang pejalan kaki dibagi menjadi 6 tipologi, yaitu (1) Ruang Pejalan Kaki di Sisi Jalan, (2) Ruang Pejalan Kaki di Sisi Air, (3) Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Komersial, (4) ruang pejalan kaki di RTH, (5) ruang pejalan kaki di bawah tanah, dan (6) ruang pejalan kaki di atas tanah.

Ninie Anggriani (2009) menyatakan bahwa selain sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, jalur pedestrian juga dapat dimanfaatkan sebagai:

1. Ruang interaksi sosial
2. Zona bagian depan gedung, dimana zona ini dapat dimanfaatkan sebagai area perluasan aktivitas dari dalam bangunan ke luar dan sebagai area transisi aktivitas dari dalam bangunan ke bagian luar bangunan.
3. Ruang untuk Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF). Dalam penerapannya, perlu adanya penataan yang baik sehingga KUKF dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi para pejalan kaki.
4. Ruang untuk aktivitas pameran, aktivitas ini dapat dilakukan apabila lebar ruang untuk pejalan kaki minimal 5 meter dan untuk pameran maksimal 3 meter, atau rasio 1:2 antara lebar area pameran dengan ruang untuk pejalan kaki.
5. Ruang untuk fasilitas bersepeda, aktivitas ini dapat dilakukan jika kondisi jalur pejalan kaki minimal 5 meter.

Jeffrey Tumlin (2012) juga membagi jalur pejalan kaki atas beberapa fungsi zona, yaitu:

Tabel 2.4 Zona Jalur Pejalan Kaki

Zona	Keterangan	Ketentuan
Bagian Muka Bangunan	Bagian muka bangunan dapat digunakan untuk berbagai kegiatan, seperti kafe, restoran, kursi, <i>display</i> toko, dan elemen arsitektural seperti kanopi dan kerai.	Memiliki lebar minimal 18 inci untuk semua jenis jalan. Pada jalan komersial, zona bagian muka bangunan minimal selebar 2 kaki dialokasikan untuk tempat duduk dan fasilitas lainnya seperti ruang untuk buka pintu dan <i>window shopping</i> .
Jalur Berjalan	Ruang untuk berjalan kaki harus bebas dari halangan apapun. Permukaan jalur harus terbangun dari material yang tahan lamen, aman, dan nyaman bagi seluruh kalangan pengguna termasuk orang yang menggunakan kursi roda.	Lebar jalur untuk berjalan tanpa halangan minimal 4 kaki dengan pelebaran 5 kaki setiap 200 kaki panjang jalur pedestrian.

Zona	Keterangan	Ketentuan
Furnitur	Zona furnitur berfungsi sebagai batas antara jalur untuk berjalan dengan jalan raya. Jenis-jenis furnitur jalan yang dapat ditempatkan di zona ini antara lain, pohon, kursi, rak Koran, lampu jalan, meteran parkir, penandaan, tempat sampah, kotak utilitas, dan pemadam kebakaran.	Lebar zona ini minimal 3 kaki. Namun ketika tidak ada aktivitas parkir <i>on-street</i> lebar minimal 4 kaki.
Sudut	Zona sudut merupakan zona yang terlatak pada pertemuan antara jalan raya dan trotoar.	Jika ada parkir <i>on-street</i> maka lebar sudut minimal 18 inci.

Sumber: Tumlin, 2012

Prinsip-prinsip perancangan jalur pedestrian yang baik menurut Tumlin (2012) adalah sebagai berikut:

- Perencanaan penggunaan lahan yang baik
- Bangunan langsung berhubungan dengan jalur pedestrian.
- Bangunan menarik untuk dilalui
- Menyediakan penerangan yang atraktif dan konsisten
- Membuat jalur pedestrian yang *leafy*
- Mengutamakan pejalan kaki
- Lalu lintas yang terkendali
- Aman bagi anak-anak

- Memberikan rasa aman dan nyaman

4. Penandaan

Penandaan merupakan prinsip pengaturan terhadap penanda lalu lintas, penanda jalur pejalan kaki, dan penanda iklan. Pengaturan penandaan ini bertujuan untuk menghindari kekacauan wajah kota, memberikan informasi yang jelas, menciptakan daya tarik, dan menciptakan cita rasa kota yang baik. Prinsip-prinsip perencanaan desain penandaan yang baik meliputi aspek-aspek sebagai berikut:

- *Visibility*, dapat dilihat dengan penempatan ketinggian dan lebar yang sesuai.
- *Legibility*, dapat dilihat oleh pengendara dan pejalan kaki dengan komposisi huruf dan penempatan tanda yang sesuai.
- *Harmony*, serasi dengan arsitektur dan tata bangunan di sekitarnya.

2.2.2 Aspek Non Fisik Ruang Jalan

Elemen perancangan kota yang termasuk dalam aspek non fisik ruang jalan yaitu (1) sirkulasi dan parkir, dan (2) aktivitas pendukung.

1. Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi merupakan elemen perancangan kota yang membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota dengan keberadaan sistem transportasi, jalur pedestrian, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan (Anggriani, 2011). Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktivitas dan pola penggunaan lahan. Dalam perencanaannya, perlu mempertimbangkan faktor kenyamanan. Untuk itu, perlu adanya pembagian sirkulasi kendaraan dan manusia.

Tabel 2.5 Jenis Sirkulasi

Jenis Sirkulasi	Keterangan
Sirkulasi Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> - Jalur Distribusi - Jalur Akses
Sirkulasi Manusia	Jalur pedestrian, dengan memperhatikan: <ul style="list-style-type: none"> - lebar jalan - atribut jalan - fasilitas penyeberangan

Sumber: Penulis, 2017

2. Aktivitas Pendukung

Menurut Krier (1979), aktivitas pendukung dapat berperan sebagai komunikator untuk menciptakan kualitas ruang kota yang berkelanjutan. Fungsi utama aktivitas pendukung adalah menghubungkan dua atau lebih pusat aktivitas dan menggerakkan fungsi aktivitas utama kota menjadi lebih hidup, menerus, dan ramai (Shirvani, 1985). Mazumdar (2010) dalam Hasanah (2014) menyatakan bahwa pada rancangan sebuah jalan yang baik akan menguntungkan aktivitas lainnya seperti aktivitas pendukung. Aktivitas pendukung ini dapat berupa dalam bentuk jasa pelayanan makanan, hiburan, dan PKL.

2.3 Karakteristik Sosial Ruang Jalan

2.3.1 Aktivitas Ruang Jalan

Appleyard (1981) menyatakan bahwa jalan merupakan pusat sosial suatu kota dimana masyarakat berkumpul dan juga sebagai fungsi sirkulasi untuk mencapai tujuan. Rapoport (1977) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan dan jalur pedestrian sebagai berikut:

1. Pergerakan kendaraan lalu lintas.
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas pedestrian yang

dinamis sebagai mobilitas atau aktivitas pedestrian yang statis.

Aktivitas ruang jalan yang memiliki keterkaitan dengan aspek non fisik ruang jalan.

1. Pergerakan Kendaraan

Jalan memiliki fungsi utama sebagai pergerakan kendaraan. Donald Appleyard (1981) menyatakan bahwa kondisi lalu lintas yang rendah akan meningkatkan kenyamanan jalan sebagai sarana untuk berinteraksi sosial. Terdapat tiga aspek yang berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas (Appleyard, 1981), yaitu:

1. Komposisi Jenis Kendaraan

Arus lalu lintas merupakan unsur lalu lintas yang melalui titik tak terganggu di hulu, pendekat per satuan waktu (MKJI, 1971). Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2012) mengklasifikasikan komposisi kendaraan yang membentuk arus lalu lintas sebagai berikut:

- a. *Light Vehicle* (Kendaraan Ringan), yaitu semua kendaraan bermotor beroda empat, meliputi : jenis sedan (mobil pribadi), angkot, bus mini, pick-up/box dan truk mini.
- b. *Heavy Vehicle* (Kendaraan Berat), yaitu semua kendaraan bermotor beroda lebih dari empat, meliputi : bus besar, truk 2 sumbu, truk 3 sumbu, trailer dan truk gandeng.
- c. *Motorcycle* (Sepeda Motor).
- d. *Unmotorized* (Kendaraan tidak bermotor), yaitu semua kendaraan tak bermotor seperti becak, gerobak dll (dimana pejalan kaki tidak termasuk kelompok ini).

2. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu ruas jalan tertentu pada periode waktu tertentu (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2012). Untuk mendapatkan volume lalu lintas dengan satuan mobil penumpang (smp), maka perlu dilakukan konversi jumlah kendaraan menggunakan ekuivalensi mobil penumpang (emp).

Tabel 2.6 Konversi Satuan Mobil Penumpang

Jenis Kendaraan	Emp
Kendaraan Ringan (LV)	1,0
Kendaraan Berat (HV)	1,3
Sepeda Motor (MC)	0,25

Sumber: MKJI, 1997

2. Aktivitas Pedestrian

Jan Gehl (2011) mengkategorikan aktivitas manusia pada ruang publik menjadi tiga, yaitu:

1. Aktivitas pokok, yaitu aktivitas yang tidak dipengaruhi oleh kerangka fisik. Aktivitas ini akan selalu terjadi setiap hari dan menjadi rutinitas.
2. Aktivitas opsional, yaitu aktivitas yang dilakukan atas dasar keinginan sendiri. Aktivitas ini sangat dipengaruhi oleh kondisi eksterior ruang publik, cuaca, dan fisik tempat.
3. Aktivitas sosial, yaitu aktivitas yang terjadi karena adanya kehadiran yang lain di ruang publik. Aktivitas ini meliputi kegiatan bermain anak-anak, memberikan salam dan mengobrol, atau aktivitas komunal lainnya. Aktivitas ini merupakan aktivitas resultan yang dipengaruhi oleh aktivitas lainnya.

Ruang luar yang memiliki kualitas yang buruk, tidak dapat menciptakan aktivitas lain selain aktivitas pokok (Gehl, 2011). Namun, apabila kualitas lingkungan baik, maka akan menimbulkan aktivitas opsional dimana orang akan berhenti sejenak untuk sekadar bersantai, duduk, atau makan dan minum. Dengan munculnya aktivitas opsional, maka aktivitas sosial dapat berlangsung. Selain itu, menurut Arifin dkk (2004), aktivitas pejalan kaki juga dipengaruhi oleh fisik lingkungan tersebut, seperti fungsi bangunan, pedagang kaki lima, dan parkir.

2.3.2 Interaksi Sosial

Heber Blumer (1979) menyatakan bahwa interaksi sosial adalah saat manusia bertindak terhadap sesuatu atas dasar makna yang dimiliki sesuatu tersebut bagi manusia. Interaksi sosial dapat terjadi apabila memenuhi dua syarat, yaitu kontak sosial dan komunikasi (Sukanto, 2015). Mehta dan Bosson (2014) dalam penelitiannya menyatakan bahwa terdapat enam karakteristik fisik yang dapat memicu terjadinya interaksi sosial pada ruang jalan.

1. Jalur Pejalan Kaki
2. Ketersediaan Furnitur Jalur Pejalan Kaki
3. Personalisasi Ruang

Personalisasi merupakan tindakan memodifikasi lingkungan fisik dan ekspresi yang mengklaim, merawat, dan memelihara suatu ruang. Dengan melakukan personalisasi ruang, orang mengubah lingkungan untuk memenuhi kebutuhan mereka dan memberikan keamanan psikologi, estetika secara simbolik, dan penandaan wilayah (Lang, 1987). Perkins (1986) menyatakan bahwa personalisasi ruang membuat lingkungan jalan menjadi lebih aman. Kurangnya personalisasi dapat memberikan dampak negatif, seperti vandalisme, bangunan yang tidak terawat, dan penimbunan sampah (Mheta, 2014). Personalisasi muka bangunan di sisi jalan dapat memberikan stimulasi dan minat untuk berhenti dan melihat sehingga memungkinkan terjadinya percakapan dan interaksi sosial lainnya (Gehl, 1987).

4. Permeabilitas

Permeabilitas muka bangunan di sisi jalan tidak hanya sekedar transparansi fasad bangunan, tetapi juga mengungkapkan interior bangunan secara aktif sehingga pejalan kaki bisa merasakan aktivitas yang ada di dalam ruangan. Ciolek (1978) dan Whyte (1980), dalam penelitiannya menyatakan bahwa pejalan kaki merasakan

kesenangan dari karakteristik bangunan di sepanjang jalan dengan jendela toko yang menampilkan barang dan interior di dalamnya.

5. Ruang Duduk

Ruang duduk merupakan salah satu karakteristik penting dalam mempertahankan orang di ruang publik dan mendukung terjadinya interaksi sosial (Whyte, 1980). Toko dan restoran yang menjual barang dan jasa yang dapat dikonsumsi di luar bangunan, biasanya menyediakan tempat duduk di luar tokonya. Hal ini menimbulkan kegiatan bersantai makan dan minum yang disertai dengan terjadinya sosialisasi. Penyediaan ruang duduk di luar dapat mendukung orang untuk tinggal lebih lama, sehingga dapat menimbulkan adanya kehidupan sosial di jalan (Ciolek, 1978).

6. Pelindung dan Peneduh

Arens dan Bosselmann (1989) dalam penelitiannya menyatakan bahwa efek dari faktor lingkungan terhadap perilaku manusia penting dalam mendukung terjadinya aktivitas outdoor. Sehingga perlu adanya penyediaan pelindung dan peneduh yang mampu melindungi dari sinar matahari saat cuaca panas. Pelindung dan peneduh tersebut dapat berupa pohon, kanopi, atau kerai (Whyte, 1980).

2.3.3 Interaksi Manusia Dengan Ruang Publik

Terdapat empat faktor yang dapat mendorong manusia untuk menggunakan ruang publik, yaitu sosiabilitas, penggunaan dan aktivitas, akses dan konektivitas, serta kenyamanan dan kesan (Project for Public Spaces, 2016). Kebanyakan orang pergi ke ruang publik untuk alasan yang spesifik, seperti untuk kebutuhan mendesak, untuk makan dan minum, atau untuk istirahat (Carr, 1992). Dalam bukunya, Stephen Carr (1992) mengklasifikasikan 4 alasan atas kebutuhan ruang publik bagi manusia:

1 Kenyamanan

Kenyamanan merupakan kebutuhan dasar .Kebutuhan atas makanan, minuman, perlindungan, atau tempat untuk beristirahat. Kebebasan dari sinar matahari atau akses untuk mendapatkan sinar matahari merupakan faktor utama dalam penggunaan suatu ruang. Penelitian di San Fransisco pada tahun 1985 (Departemen Perencanaan Kota San Fransisco, 1985) menyatakan bahwa rancangan ruang luar yang memungkinkan untuk mendapatkan sinar matahari secara optimal merupakan salah satu faktor krusial dalam kesuksesan ruang publik. Sehingga penyediaan peneduh dan pelindung dari sinar matahari, hujan, atau cuaca buruk sangat dibutuhkan. Selain itu, kenyamanan dan ketersediaan tempat duduk yang cukup merupakan salah satu aspek penting bagi kesuksesan ruang publik. Whyte (1980) menyatakan bahwa penyediaan tempat duduk penting untuk kenyamanan sosial dan psikologi ruang publik.

2 Pemulihan

Selain kenyamanan, manusia pergi ke ruang publik untuk mendapatkan pemulihan diri dan menenangkan pikiran. Elemen alam, seperti air dan pohon, merupakan faktor penting yang menawarkan pemulihan diri dan relaksasi (Nager dan Wentworth, 1976). Namun, tidak semua ruang publik perkotaan perlu didesain sedemikian rupa untuk relaksasi. Beberapa tempat perlu mengakomodasi manusia untuk mencari kehidupan dan keterlibatan dengan kota dan manusia yang tinggal di dalamnya (Carr, 1992).

3 Keterlibatan pasif dengan lingkungan

Orang-orang yang menonton merupakan aktivitas yang paling sering ditemukan pada ruang publik yang kecil (Whyte, 1980). Adanya atraksi atau aktivitas yang dapat menarik perhatian dapat menciptakan suasana hidup yang dapat mendatangkan kenyamanan tersendiri bagi beberapa orang. Lindsay (1978) menemukan bahwa tempat duduk yang paling disukai oleh

manusia yaitu tempat duduk yang dekat dengan pejalan kaki di sudut jalan. Dengan demikian, manusia dapat melihat manusia lain melakukan kegiatannya masing-masing.

4 Keterlibatan aktif dengan lingkungan

Keterlibatan aktif berarti interaksi yang timbul secara langsung antara tempat dan orang di dalamnya (Carr, 1992). Nilai sosial pada ruang publik berkontribusi pada rasa keterikatan manusia terhadap lingkungannya dan kesempatan untuk berinteraksi dengan yang lain dan dalam ingatan seseorang akan tempat (Dines dan Cattell et al, 2006).

2.4 Konsep Livable Streets

2.4.1 Gambaran Umum

Konsep *Livable Streets* pertama dikemukakan oleh Donald Appleyard pada tahun 1981. Dalam bukunya, Appleyard (1981) mengemukakan bahwa *livable streets* merupakan jalan yang dirancang untuk memfasilitasi semua perjalanan yang aman dan nyaman, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki, angkutan umum, dan pengendaraan sepeda. Selain itu, beliau juga berpendapat bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan kesehatan, hijau, menyenangkan, melibatkan masyarakat, dan dapat menjadi sarana bermain dan belajar untuk anak-anak. Dalam penerapannya, *livable streets* memiliki beberapa prinsip, yaitu penyediaan pilihan transportasi yang banyak, peningkatan jumlah perumahan yang terjangkau, meningkatkan daya saing ekonomi, dan pelibatan masyarakat dalam pengembangan jalan dan kepedulian terhadap lingkungan (NARC dalam Yulanda, 2015).

Alan B. Jacobs (1995) mengemukakan bahwa konsep *livable street* merupakan konsep yang merancang jalan untuk kepentingan pejalan kaki dan pesepeda dan berfungsi sebagai ruang sosial dimana masyarakat dapat saling berinteraksi serta anak-anak dapat bermain bebas dan aman. Sauter dan Huettenmoser (2008) dalam penelitiannya menemukan bahwa jalan dengan kondisi volume lalu

lintas yang lebih rendah dan tenang berpotensi besar dalam meningkatkan kualitas sosial yang ada pada jalan tersebut. Hal tersebut memperkuat penelitian yang dilakukan oleh Mesbahul Tariq (2007) yang menemukan bahwa dorongan untuk berjalan dan berkomunikasi pada ruang jalan dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang tenang.

2.4.2 Karakteristik Livable Streets

Burton (2006) dalam bukunya *Inclusive Urban Design – Streets for Life* menetapkan enam prinsip yang mendukung konsep jalan untuk kehidupan, yaitu keakraban, *legibility*, kekhasan, aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan. Burton juga menyatakan bahwa jalan harus mudah dikenali dan dapat dinikmati oleh masyarakat dari semua golongan umur. Sementara Jacobs (1995) menambahkan beberapa kriteria jalan sebagai ruang publik, yaitu:

1. Memiliki kehidupan dengan keanekaragaman aktivitas.
2. Memiliki banyak pergerakan di dalamnya.
3. Terdapat interaksi sosial antar sesama.
4. Terciptanya aktivitas ramah lingkungan.
5. Memiliki unsur keamanan bagi penggunaannya.
6. Mampu memfasilitasi setiap moda transportasi.

Dalam bukunya, Appleyard (1981) hanya menyampaikan gagasan terkait bagaimana ruang jalan dapat berfungsi sebagai ruang publik, namun belum menjelaskan karakter jalan tersebut secara spesifik. Allan Jacobs (1995) menyatakan beberapa kriteria yang dapat mewujudkan *livable street*, yaitu lingkungan yang aman, lingkungan yang sehat, masyarakat, tempat untuk bermain dan belajar, dan lingkungan jalan yang hijau dan nyaman. Selain itu, Choudhury (2008) dalam penelitiannya menyatakan bahwa jalan yang baik harus memenuhi beberapa kriteria, yaitu mampu menarik orang untuk menggunakan jalan tersebut, mempertahankan ketertarikan orang terhadap jalan tersebut, dan membuat pengguna jalan ingin kembali ke jalan tersebut. Adapun kriteria-kriteria dari Jacobs dan Choudhury dapat dijelaskan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2.7 Karakteristik *Livable Streets*

Sumber	Kriteria	Keterangan
Allan Jacobs (1995)	Jalan yang aman	Lingkungan jalan harus aman dari lalu lintas cepat.
	Jalan yang sehat	Mereduksi polusi, memiliki prasarana yang memadai, dan menyediakan sarana untuk bersosialisasi.
	Pelibatan masyarakat	Menyediakan tempat untuk terjadinya kehidupan komunitas dan dapat mendukung terjadinya perayaan lokal.
	Jalan yang hijau dan nyaman	Penyediaan pohon dan tanamannya untuk memberikan kesan teduh dan nyaman.
Angana Choudhury (2008)	Mampu menarik orang untuk menggunakan jalan tersebut.	<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan lahan yang beragam. - Fasad yang menarik. - Konektivitas yang baik. - Tersedianya transportasi publik.
	Mampu mempertahankan ketertarikan orang terhadap jalan tersebut	

Sumber	Kriteria	Keterangan
	Mampu membuat pengguna jalan ingin kembali ke jalan tersebut.	<ul style="list-style-type: none"> - Mengakomodasi pesepeda dan pejalan kaki. - Kontrol lalu lintas. - Terdapat aktivitas sosial yang menarik. - Jalan sebagai tempat berinteraksi. - Daya tarik visual.

Sumber: Penulis, 2017

2.5 Sintesa Pustaka

Untuk merumuskan konsep pengembangan koridor Jalan Tunjungan menggunakan konsep *livable streets* yang tepat, maka perlu dilakukan identifikasi terhadap karakteristik fisik dan sosial koridor tersebut. Oleh karena itu, diperlukan indikator dan variabel dari setiap aspek yang berkaitan dengan karaktersitik tersebut.

Jalan sebagai ruang terbuka publik dalam hasil sintesa di atas memiliki beberapa kriteria, yaitu jalan yang dinamis, jalan yang aman dan nyaman, jalan yang memiliki interaksi sosial di atasnya, dan jalan yang lengkap (*complete streets*). Berdasarkan hasil kajian teori di atas menurut beberapa pakar, ditentukan beberapa elemen dan variabel yang berpengaruh terhadap kriteria-kriteria tersebut. Berikut merupakan sintesa pustaka yang menghasilkan variabel untuk setiap aspek.

Tabel 2.8 Sintesa Variabel

Sumber	Kriteria	Variabel	Sub Variabel
Whyte (1980), Shirvani (1985), Roberts dan Greed (2001)	Jalan yang dinamis	Penggunaan Lahan Bercampur	Penggunaan Lahan Residensial
			Penggunaan Lahan Nonresidensial
		Bentuk Bangunan	<i>Active Frontages</i>
Whyte (1980), Appleyard (1981), Shirvani (1985), Arens dan Bosselmann (1989), Anggriani (2009), Anggriani (2011), Tumlin (2012)	Jalan yang aman dan nyaman	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pejalan Kaki
			Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan
			Ketersediaan Peneduh dan Pelindung
			Ketersediaan <i>Street Furniture</i>
Krier (1979), Shirvani (1985), Gehl (2011), Mazumdar (2010) dalam Hasanah (2014)	Jalan yang memiliki interaksi sosial	Kondisi Lalu Lintas	Volume Lalu Lintas
			Aktivitas di Ruang Jalan
			Aktivitas Pendukung
Appleyard (1981), Jacobs (1995), Tumlin	<i>Complete Streets</i>	Transportasi Publik	Aktivitas Opsional
			Aktivitas Sosial
			Angkutan Umum
			Halte Angkutan Umum

Sumber	Kriteria	Variabel	Sub Variabel
(2012)		Jalur Sepeda	-

Sumber: Hasil Sintesa. 2017

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini pendekatan yang digunakan adalah pendekatan rasionalistik dimana pendekatan ini menggunakan rasionalisme dalam melakukan penyusunan kerangka konseptualisasi teoritik dalam memberikan pemaknaan hasil penelitian (Muhadjir, 2007). Pendekatan rasionalistik merupakan pendekatan yang bersumber dari teori dan kebenaran empirik. Pendekatan rasionalistik juga merupakan pendekatan yang dilakukan untuk menganalisis fakta-fakta dan data-data empiris untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi atau menyebabkan terjadinya suatu hal.

Pendekatan rasionalistik dalam penelitian ini menerapkan metode *Empirical Analytic* dan *Theoretical Analytic*. Metode *Empirical analytic* digunakan karena landasan perumusan variabel penelitian ini berdasarkan permasalahan yang ada di dalam wilayah penelitian. Sementara metode *theoretical analytic* digunakan karena penelitian ini menggunakan teori *Livable Streets* dalam mendapatkan parameter dan kriteria.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis dari penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif. Penelitian kuantitatif adalah pendekatan penelitian yang banyak dituntut menguatkan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran data, serta penyajian hasilnya (Arikunto, 2006). Sementara penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, biasanya lebih menekankan pada makna daripada generalisasi (Sugiono, 2009).

3.3 Variabel Penelitian

Menurut Hatch dan Farhady (1981) dalam Sugiyono (2011) variabel merupakan suatu atribut dari seseorang ataupun objek yang memiliki perbedaan antara satu orang dengan yang lain atau satu objek dengan objek yang lain. Sementara, menurut Kerlinger (1973) variabel adalah suatu bentuk atau sifat yang akan dipelajari. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel penelitian adalah atribut atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang memiliki variasi yang ditetapkan peneliti untuk dipelajari. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

Tabel 3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Kriteria	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
Jalan yang dinamis	Penggunaan Lahan Bercampur	Penggunaan Lahan Residensial	Presentase luas penggunaan lahan permukiman pada wilayah penelitian.
		Penggunaan Lahan Nonresidensial	Presentase luas penggunaan lahan non permukiman pada wilayah penelitian.
	Bentuk Bangunan	<i>Active Frontages</i>	Muka bangunan lantai dasar yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki yang dapat ditembus secara visual.

Kriteria	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
Jalan yang aman dan nyaman	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Bentuk fisik trotoar dan ukuran lebar trotoar dalam meter.
		Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan sebagai jalur penghubung dua trotoar yang terpisah.
		Ketersediaan Peneduh dan Pelindung	Keberadaan fasilitas di atas jalur pejalan kaki yang memberikan fungsi pelindung dan peneduh.
		Ketersediaan <i>Street Furniture</i>	Keberadaan perlengkapan jalur pejalan kaki meliputi lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, halte/shelter, dan telepon

Kriteria	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
			umum.
	Kondisi Lalu Lintas	Volume Lalu Lintas	Jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu.
Jalan yang memiliki interaksi sosial	Aktivitas di Ruang Jalan	Aktivitas Pendukung	Jenis dan lama durasi aktivitas sektor informal yang berada di sepanjang kawasan penelitian.
		Aktivitas Opsional dan Aktivitas Sosial	Aktivitas yang terjadi jika waktu dan tempat mendukung, seperti berjalan-jalan, duduk-duduk, bersepeda, mengobrol, dan sebagainya.
<i>Complete Streets</i>	Transportasi Publik	Angkutan Umum	Ketersediaan armada dan fasilitas penunjang transportasi umum.
		Halte Angkutan Umum	
	Jalur Sepeda	-	Ketersediaan

Kriteria	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
			jalur khusus yang diperuntukkan untuk lalu lintas pengguna sepeda.

Sumber: Hasil Sintesa Penulis, 2017

3.4 Populasi Dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan objek atau subjek yang memiliki kualitas dan ciri tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk diteliti dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2011). Populasi tidak hanya berupa subjek, tetapi dapat pula berupa objek seperti bangunan atau benda alam. Penelitian ini memiliki dua populasi yang akan menjadi objek penelitian. Koridor Jalan Tunjungan merupakan jalan arteri sekunder dengan skala pelayanan kota. Oleh karena itu, populasi yang akan diteliti meliputi seluruh deret bangunan di sepanjang koridor Jalan Tunjungan Surabaya dan seluruh penduduk Kota Surabaya.

3.4.2 Sampel

Sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi (Sugiyono, 2011). Pada penelitian ini pengambilan sampel digunakan untuk sasaran pertama dan sasaran kedua. Adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan untuk sasaran pertama dan sasaran kedua berbeda. Berikut merupakan teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini.

1. Teknik *Purposive Sampling*

Teknik *purposive sampling* merupakan teknik penentuan pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu yang

ditentukan oleh peneliti sendiri (Darmawan, 2013). Pengambilan sampel dilakukan dengan memilih objek yang sesuai dengan kriteria dan kompetensi topik penelitian peneliti. Teknik ini digunakan untuk pengambilan data untuk sasaran pertama. Sampel pada sasaran pertama digunakan untuk menentukan sampel bangunan yang digunakan untuk mengidentifikasi karakter fisik pembentuk ruang jalan Tunjungan. Dalam penentuan sampel, adapun kriteria yang ditentukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Semua bangunan di sepanjang koridor jalan Tunjungan
- b. Sampel bangunan yang dipilih merupakan bangunan yang menghadap langsung ke muka jalan Tunjungan.
- c. Sampel bangunan dibedakan menjadi bangunan cagar budaya dan non cagar budaya.



Gambar 3.1 Sampel Bangunan

Sumber: Penulis, 2017

2. Teknik *Random Sampling*

Teknik *random sampling* merupakan teknik penentuan sampel yang memberikan kesempatan yang sama pada setiap anggota

populasi untuk menjadi anggota sampel. Penentuan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n: jumlah sampel

N: jumlah populasi

e: batas toleransi kesalahan

Kota Surabaya memiliki penduduk sebanyak 3.052.020 jiwa (dispendukcapil.surabaya.go.id). Sehingga dengan tingkat toleransi kesalahan sebesar 10%, maka jumlah sampel adalah sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{3052020}{1 + (3052020)(0,1)^2}$$

$$n = \frac{3052020}{30520.2}$$

$$n \approx 100$$

3. Teknik *Time Sampling*

Time sampling merupakan teknik penentuan sampel waktu untuk melakukan pengumpulan dimana peneliti melakukan observasi terhadap suatu perilaku atau kegiatan dalam beberapa waktu dan merekam atau mencatat setiap kegiatan atau aktivitas yang berlangsung pada waktu tersebut. Sampel waktu pada penelitian ini dibagi menjadi tiga, yaitu pagi hari pukul 06.00-08.00, siang hari pukul 12.00-14.00 dan malam hari 18.00-20.00. Penentuan sampel waktu bertujuan untuk mengetahui aktivitas atau kegiatan yang berlangsung di kawasan koridor Tunjungan dengan asumsi pada waktu tersebut orang-orang mulai melakukan aktivitas di luar ruang.

Sampel waktu juga dibedakan berdasarkan hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*), sehingga dapat diperoleh karakteristik aktivitas yang terjadi pada hari kerja dan hari libur.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan agar tujuan penelitian dapat tercapai (Gulo, 2002). Secara umum, metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian berupa observasi, wawancara atau kuisioner. Metode pengumpulan data berbeda-beda tergantung dari jenis variabel penelitian. Pada penelitian ini, metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder.

3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian. Metode ini digunakan untuk mendapatkan data faktual. Jenis metode primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan penyebaran kuisioner.

Metode observasi pada penelitian ini digunakan dalam proses pengumpulan data dari semua variabel penelitian yang ada. Jenis observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi terstruktur. Menurut Sugiyono (2009), observasi terstruktur dirancang secara sistematis dan peneliti telah mengetahui dengan pasti mengenai variabel yang akan diamati.

1. Observasi Sistematis

Observasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara mengamati variabel aspek fisik pada penelitian ini. Observasi dapat dilakukan dengan media bantuan berupa foto, penggambaran kondisi eksisting, diagram, serta penjelasan secara deskriptif. Metode observasi ini digunakan untuk memperoleh data-data terkait variabel-variabel dari sasaran 1

dan variabel aktivitas di sasaran 2.

2. *Traffic Counting* Kendaraan

Penghitungan kendaraan dilakukan untuk mengetahui kondisi lalu lintas yang ada pada koridor penelitian. Penghitungan kendaraan dilakukan dengan menghitung kendaraan yang melintas selama minimal satu jam yang dibagi menjadi tiga periode waktu (pagi, siang, dan malam). Teknik pengumpulan data ini dilakukan untuk memperoleh data terkait volume lalu lintas untuk pada sasaran 2.

3. *Behavior Mapping*

Behavior Mapping merupakan salah satu tipe dari observasi sistematis yang menelusuri perilaku manusia dalam ruang dan waktu. Penelitian dapat berfokus pada tempat tertentu atau berdasarkan pada pergerakan individu. Metode yang digunakan adalah *placecentered mapping* yang digunakan untuk mengetahui kegiatan dan aktivitas manusia pada ruang dan waktu tertentu. Teknik pengumpulan data ini digunakan untuk mengetahui persebaran dan karakteristik aktivitas ruang jalan yang terjadi di Koridor Jalan Tunjungan.

Metode pengumpulan data primer yang kedua adalah penyebaran kuisioner. Metode ini digunakan untuk memperoleh preferensi dari sejumlah sampel responden terkait faktor-faktor yang mendorong sampel untuk menggunakan jalan sebagai ruang publik. Untuk menyusun kuisioner, terdiri dari beberapa prosedur, yaitu merumuskan tujuan yang ingin dicapai, mengidentifikasi variabel, menjabarkan variabel dalam sub variabel, dan menentukan jenis data apa yang akan dikumpulkan untuk menentukan teknik analisa yang akan digunakan.

Tabel 3.2 Metode Pengumpulan Data Primer

No.	Jenis Data	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data
1.	Karakteristik fisik koridor jalan Tunjungan	Wilayah Penelitian	Observasi sistematis
2.	Kondisi lalu lintas koridor jalan Tunjungan	Wilayah Penelitian	<i>Traffic Counting</i>
3.	Aktivitas sosial di kawasan koridor jalan Tunjungan	Wilayah Penelitian	<i>Behavior Mapping</i>
4.	Faktor-faktor pendorong penggunaan jalan sebagai ruang publik	Responden yang telah ditentukan	Penyebaran kuisioner

Sumber: Penulis, 2017

3.5.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data dan informasi kepada instansi ataupun literature terkait. Adapun metode pengumpulan data sekunder pada penelitian ini berupa:

a. Survei Instansi

Survei instansi dilakukan untuk memperoleh data dan referensi kepada instansi-instansi terkait. Jenis data yang diperoleh melalui survey instansi pada penelitian ini terkait dengan variabel kepadatan bangunan dan jenis penggunaan lahan yang berada di wilayah penelitian. Instansi yang dituju untuk memperoleh data tersebut antara lain, Badan Perencanaan

Pembangunan Kota Surabaya, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya, dan instansi lainnya yang terkait.

b. Survei Literatur

Survei literatur dilakukan untuk memperoleh referensi terkait dengan konsep *livable streets* dan perancangan kota. Survei literatur dapat diperoleh dari buku, jurnal, ataupun hasil penelitian sebelumnya yang membahas tentang konsep *livable streets* dan perancangan kota.

Tabel 3.3 Metode Pengumpulan Data Sekunder

No.	Data	Sumber	Metode Pengumpulan Data
1.	Penggunaan Lahan	Dokumen RDTRK UP Tunjungan	Survei Instansi dan Survei Literatur
2.	Bentuk Bangunan	Dokumen RDTRK UP Tunjungan	Survei Instansi dan Survei Literatur

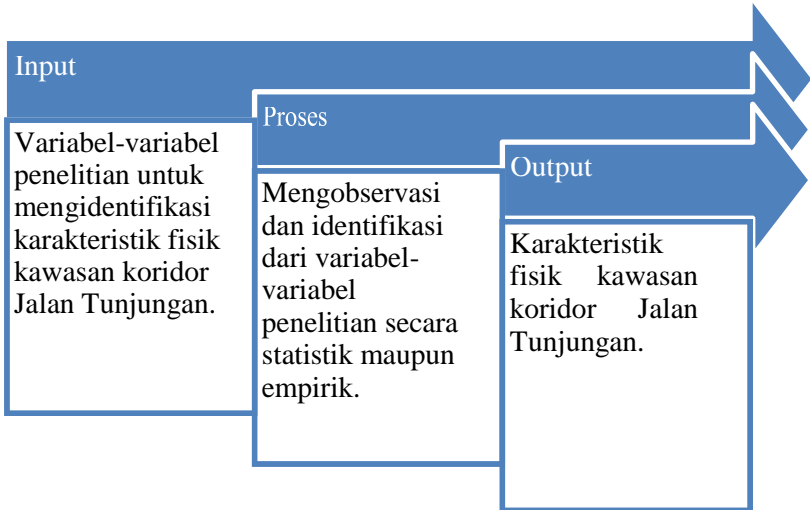
Sumber: Penulis, 2017

3.6 Metode Analisis Data

3.6.1 Mengidentifikasi Karakteristik Fisik Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Konsep *Livable Streets*

Tujuan dari sasaran ini adalah untuk mengetahui karakteristik fisik dari koridor jalan Tunjungan. Untuk itu, teknik analisis yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif dan *empirical analysis*. Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan dalam menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul tanpa ada maksud untuk generalisasi (Sugiyono, 2009). Statistik deskriptif digunakan apabila peneliti hanya ingin mendeskripsikan data sampel tanpa menarik

kesimpulan. Penyajian data dalam statistik deskriptif dapat berupa tabel, grafik, diagram, perhitungan statistik, atau perhitungan prosentase. Sedangkan *empirical analysis* merupakan analisis data primer yang diperoleh berdasarkan observasi dan pengamatan langsung dari lapangan.



Gambar 3.2 Proses Analisis Sasaran 1

Sumber: Penulis, 2017

Tabel 3.4 Proses Analisis Sasaran 1

Input	Metode Pengumpulan Data	Metode Analisis Data	Output
Penggunaan Lahan	Observasi Sistematis	Statistik deskriptif dan <i>empirical analysis</i>	Karakteristik fisik kawasan koridor Jalan Tunjungan.
Bentuk Bangunan			

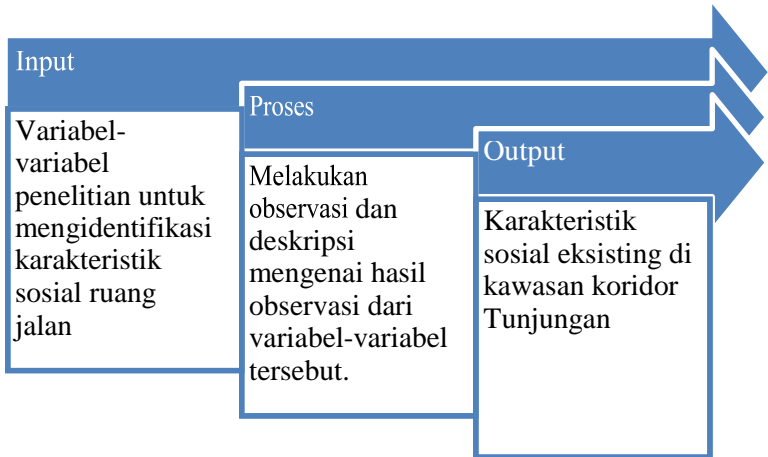
Input	Metode Pengumpulan Data	Metode Analisis Data	Output
Jalur Pedestrian			

Sumber: Penulis, 2017

3.6.2 Mengidentifikasi Karakteristik Sosial Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Perilaku Pengguna

Pada sasaran ini, variabel yang menjadi objek penelitian meliputi aktivitas di ruang jalan dan kondisi lalu lintas. Pada sasaran ini, pengguna yang dimaksud dapat dikategorikan sebagai orang dan kendaraan. Sehingga analisis yang digunakan adalah teknik *empirical analysis* untuk orang dan *theoretical analysis* untuk kendaraan.

1. Analisis pemanfaatan ruang jalan bagi orang dilakukan dengan menganalisis data yang diperoleh berdasarkan hasil observasi dari *behavior mapping* yang kemudian diinterpretasikan dan dikaitkan dengan kondisi eksisting fisik kawasan.
2. Analisis kondisi lalu lintas digunakan dengan menghitung volume lalu lintas dan diinterpretasikan berdasarkan teori terkait.



Gambar 3.3 Proses Analisis Sasaran 2

Sumber: Penulis, 2017

Tabel 3.5 Proses Analisis Sasaran 2

Input	Metode Pengumpulan Data	Metode Analisis Data	Output
Aktivitas Sosial di Ruang Jalan	<i>Behavior Mapping</i>	<i>Empirical Analysis</i>	Karakteristik sosial kawasan koridor Tunjungan.
Kondisi Lalu Lintas	<i>Traffic Counting</i>	<i>Theoritical Analysis</i>	

Sumber: Penulis, 2017

3.6.3 Menentukan Faktor-Faktor Pendorong Penggunaan Jalan Sebagai Ruang Publik

1. Melakukan penyebaran kuisisioner

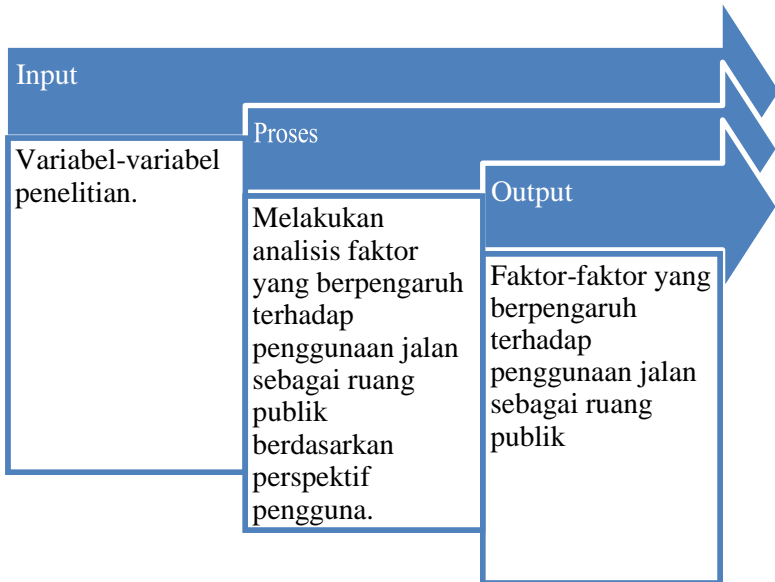
Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penggunaan jalan sebagai ruang publik, maka diperlukan data berdasarkan preferensi pengguna jalan dengan melakukan

penyebaran kuisioner. Kuisioner ini disebarakan kepada responden yang sesuai dengan menyajikan pertanyaan-pertanyaan terkait variabel dengan pilihan jawaban sebagai berikut.

0: Tidak Berpengaruh

1: Berpengaruh

Setelah dilakukan penyebaran dan pengisian kuisioner, langkah selanjutnya adalah melakukan analisis hasil kuisioner dengan metode statistik deskriptif untuk mengetahui variabel-variabel mana saja yang berpengaruh terhadap penelitian.

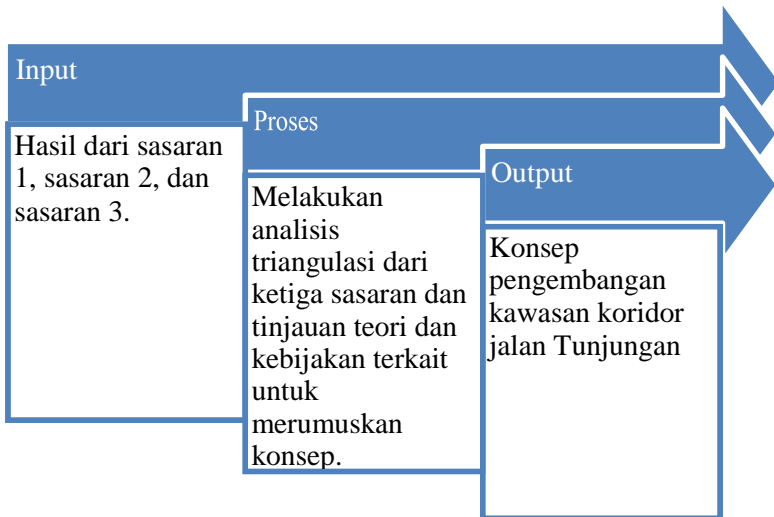


Gambar 3.4 Proses Analisis Sasaran 3

Sumber: Penulis, 2017

3.6.4 Merumuskan Konsep Pengembangan *Livable Streets* Di Koridor Jalan Tunjungan

Setelah menjawab sasaran ketiga pada penelitian ini, maka hasil sasaran tersebut akan menjadi input dalam sasaran ini. Tujuan dari sasaran ini adalah untuk merumuskan konsep pengembangan kawasan koridor Tunjungan dengan pendekatan *livable streets* yang sesuai dengan menggunakan analisis triangulasi berdasarkan faktor-faktor yang terbentuk dari hasil sasaran tiga dan teori serta kebijakan terkait. Adapun jenis analisis triangulasi yang digunakan adalah triangulasi teori, dimana informasi hasil penelitian akan dibandingkan dengan perspektif teori yang relevan untuk menghindari bias individual peneliti atas temuan atau kesimpulan yang dihasilkan (Moleong, 2009).



Gambar 3.5 Proses Analisis Sasaran 4

Sumber: Penulis, 2017

3.7 Tahapan Penelitian

Penelitian ini terbagi menjadi beberapa tahapan dalam pelaksanaannya. Tahapan-tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. **Perumusan Masalah**

Tahap ini terdiri dari perumusan masalah yang bersumber dari latar belakang permasalahan penelitian. Selanjutnya dilakukan identifikasi pokok permasalahan yang terjadi pada revitalisasi kegiatan yang ada di koridor Tunjungan. Selanjutnya ditentukan ruang lingkup yang meliputi ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan dan ruang lingkup substansi terkait penelitian.

2. **Studi Literatur**

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan informasi berupa teori, studi kasus, contoh penelitian sejenis dan hal-hal lain yang relevan dengan penelitian. Sumber studi literatur didapatkan dari buku, jurnal, makalah, koran, internet dan lain-lain. Seluruh informasi yang didapatkan kemudian disintesa sehingga menghasilkan indikator dan variabel penelitian.

3. **Pengumpulan Data**

Pada tahap pengumpulan data dilakukan pengumpulan data dan informasi terkait objek penelitian dimana data disesuaikan dengan variabel penelitian yang didapatkan berdasarkan hasil sintesa pada kajian pustaka. Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui hasil wawancara dan obeservasi lapangan. Sedangkan data sekunder diperoleh dari hasil literatur maupun instansi terkait.

4. **Analisis Data dan Pembahasan**

Pada tahap ini dilakukan proses pengolahan data dengan menggunakan teknik analisis yang sesuai untuk mencapai tujuan dan sasaran dari penelitian. Pada tahap ini juga dilakukan penyajian data dari keseluruhan proses pengumpulan

data yang telah dilakukan.

5. Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini dilakukan penarikan kesimpulan untuk menjawab tujuan dan sasaran penelitian. Berdasarkan hasil kesimpulan dari seluruh proses penelitian maka akan dilakukan perumusan rekomendasi yang berupa konsep pengembangan yang dapat diimplementasikan pada koridor Jalan Tunjungan Surabaya mau pun pada koridor- koridor lain dengan karakteristik yang serupa dengan wilayah penelitian.

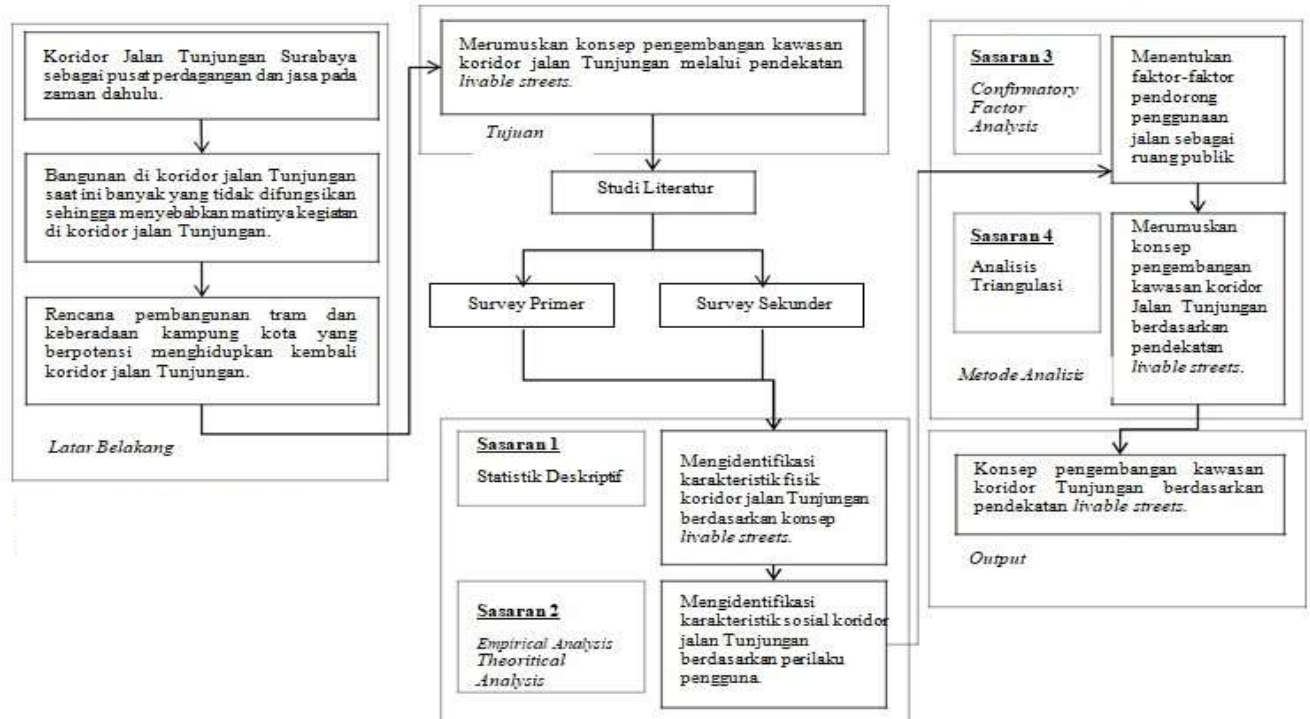


Diagram 3.1 Tahapan Penelitian

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

4.1.1 Wilayah Administratif

Secara administratif, Koridor Jalan Tunjungan termasuk dalam wilayah Kelurahan Genteng, Kecamatan Genteng, Kota Surabaya. Jalan Tunjungan berfungsi sebagai penghubung antara Kota Surabaya bagian utara dengan pusat Kota Surabaya. Selain itu, Jalan Tunjungan memiliki fungsi jalan arteri sekunder yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam skala kota. Adapun lingkup penelitian ini adalah mengenai pengembangan jalan Tunjungan sebagai ruang publik dengan berdasarkan perilaku dan preferensi pengguna dan masyarakat yang tinggal di sekitar koridor Tunjungan.

4.1.2 Sejarah Koridor Jalan Tunjungan

Mufianti (2013) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa secara umum, sejarah perkembangan Kota Surabaya dapat terbagi dalam 7 periode, yaitu pra 1870, 1870-1905, 1906-1940, 1941-1945, 1945-1970, 1971-1997, dan 1997-sekarang. Dalam 7 perioder tersebut, perkembangan Koridor Jalan Tunjungan Surabaya terbagi dalam periode 1870-1940, 1941-1970, 1971- 1997, dan 1998-sekarang. Perkembangan koridor Jalan Tunjungan ditinjau dari perkembangan fisik dan non fisik. Berikut adalah sejarah perkembangan Koridor Jalan Tunjungan.

- Periode 1870 – 1940

Koridor Jalan tunjungan mulai dibangun pada periode 1807-1905, dimana pada saat itu Pemerintah Belanda merasa perlu adanya perkembangan kota ke arah selatan. Periode 1906-1940 merupakan periode masa jaya koridor jalan Tunjungan dimana jalan Tunjungan menjadi pusat perdagangan yang dinamis dan istimewa. Pada periode ini, fisik koridor jalan Tunjungan

adalah sebagai berikut:

1. Ketinggian bangunan tidak lebih dari tiga lantai dengan garis sempadan bangunan nol meter.
2. Orientasi bangunan menghadap ke jalan
3. Gaya bangunan adalah *empire style*, *Arsitektur Indische*, dan *Arsitektur New Bouwen* dengan warna bangunan dominan putih dan abu-abu.
4. Sirkulasi di Jalan Tunjungan adalah dua arah.
5. Tipe jalur pedestrian adalah Arcade.
6. Pertandaan tidak terlalu banyak ditemukan.

Sementara, aspek non fisik pada periode ini adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas kawasan adalah aktivitas perdagangan dan jasa bagi warga Belanda dan warga kalangan atas.
2. Peran dan pemanfaatan lingkungan adalah sebagai etalase bagi warga Belanda.
3. Merupakan kawasan elit yang menghubungkan kawasan Surabaya Utara dan Surabaya Selatan.

- Periode 1941 – 1970

Pada periode ini, koridor Jalan Tunjungan tidak mengalami perubahan dan perkembangan secara signifikan. Sehingga, aspek fisik dan non fisik pada periode ini masih sama seperti pada periode sebelumnya. Hanya saja pada aspek non fisik, memiliki penambahan nilai sejarah karena terjadinya peristiwa perobekan bendera Belanda di Hotel Orange yang sekarang menjadi Hotel Majapahit.

- Periode 1971 – 1997

Periode ini merupakan masa dimana koridor jalan Tunjungan mengalami perubahan yang signifikan. Pada periode ini terjadi banyak perubahan secara fisik dan pergeseran makna kawasan. Adapun perkembangan dan perubahan fisik adalah sebagai

berikut:

1. Terjadi modernisasi pada fasad bangunan dengan menutup fasad dengan papan nama toko atau papan iklan.
2. Mulai terjadi perubahan warna bangunan menjadi lebih beragam.
3. Sirkulasi menjadi satu arah.
4. *Signage* banyak ditemukan dan dilakukan penambahan tanda-tanda lalu lintas.

Sementara perubahan aspek non fisik adalah sebagai berikut:

1. Menjadi kawasan bersejarah karena terjadinya peristiwa perobekan bendera Belanda.
2. Aktivitas kawasan perdagangan dan jasa.
3. Peran lingkungan adalah sebagai kawasan perbelanjaan yang bersifat rekreatif.

- Periode 1998 – Sekarang

Pada periode ini terjadi perubahan fungsi kawasan dan sebagian fisik bangunan. Adapun perubahan fisik terjadi pada jalur pedestrian dimana mulai banyak tipe *arcade* yang dibongkar menjadi jalur pedestrian biasa. Sementara pada aspek non fisik yang mengalami perubahan adalah pergeseran aktivitas perdagangan dan jasa menjadi perkantoran, bank, dan perdagangan barang elektronik, atau alat tulis. Pergeseran tersebut, menyebabkan koridor Jalan Tunjungan tidak lagi menjadi kawasan yang rekreatif.

Tabel 4.1 Periode Sejarah Perkembangan Koridor Jalan Tunjungan

No	Indikator	Periode 1870 – 1940	Periode 1941 – 1970	Periode 1971 – 1997	Periode 1998 – Sekarang
A	Aspek Fisik				
1.	Gaya Bangunan				
	Ketinggian Bangunan	1-3 Lantai	1-3 Lantai	1-3 Lantai	1-3 Lantai
	Garis Sempadan	Nol meter	Nol meter	Nol meter	Nol meter
	Orientasi Bangunan	Ke jalan utama	Ke jalan utama	Ke jalan utama	Ke jalan utama
	Gaya Arsitektur	<i>Empire Style, Arsitektur Indische, Arsitektur New Douwen</i>	<i>Empire Style, Arsitektur Indische, Arsitektur New Douwen</i>	<i>Empire Style, Arsitektur Indische, Arsitektur New Douwen yang mengalami intrikasi.</i>	<i>Empire Style, Arsitektur Indische, Arsitektur New Douwen yang mengalami intrikasi.</i>

No	Indikator	Periode 1870 – 1940	Periode 1941 – 1970	Periode 1971 – 1997	Periode 1998 – Sekarang
	Warna Bangunan	Putih dan Abu-abu	Putih dan Abu-abu	Putih dan Abu-abu dengan sedikit perubahan warna lain.	Mengalami perubahan warna menjadi lebih beragam.
2.	Sirkulasi	Dua arah	Dua arah	Satu arah	Satu arah
3.	Jalur Pedestrian	<i>Arcade</i>	<i>Arcade</i>	<i>Arcade</i> , trotoar	<i>Arcade</i> , trotoar
4.	Pertandaan	Papan nama jalan	Papan nama jalan	Papan nama jalan, papan iklan di fasad bangunan	Papan nama jalan, papan iklan di fasad bangunan, dan papan iklan di trotoar.
B.	Aspek Non Fisik				

No	Indikator	Periode 1870 – 1940	Periode 1941 – 1970	Periode 1971 – 1997	Periode 1998 – Sekarang
1.	Makna Kawasan	Kawasan elit, Penghubung antara Surabaya Utara dan Surabaya Selatan	Kawasan elit, Penghubung antara Surabaya Utara dan Surabaya Selatan	Jalur utama penghubung Surabaya Utara dengan Surabaya Selatan, Koridor bersejarah.	Jalur utama penghubung Surabaya Utara dengan Surabaya Selatan, Koridor bersejarah
2.	Aktivitas Koridor	Perdagangan dan Jasa	Perdagangan dan Jasa	Perdagangan dan Jasa	Perkantoran, hiburan, perdagangan dan jasa.
3.	Peran Lingkungan	Etalase perdagangan, rekreasi.	Etalase perdagangan, rekreasi.	Etalase perdagangan, rekreasi.	Sirkulasi penghubung Surabaya Utara dan Surabaya Selatan

Sumber: Muftianti, 2013

4.1.3 Kondisi Eksisting Dan Rencana Pengembangan

1. Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Penggunaan lahan secara makro di wilayah penelitian meliputi perdagangan dan jasa, fasilitas umum, permukiman, ruang terbuka hijau (RTH), dan bangunan- bangunan kosong yang tidak berfungsi. Adapun penggunaan lahan yang mendominasi adalah permukiman dan perdagangan dan jasa. Berikut merupakan proporsi dan presentase penggunaan lahan makro di wilayah penelitian.

Tabel 4.2 Jenis Penggunaan Lahan

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (m ²)	Presentase (%)
1	Perdagangan dan Jasa	41559	32.54
2	Fasilitas Umum	10313	8.07
3	Permukiman	61984	48.53
4	RTH	7999	6.26
5	Bangunan Kosong	5857	4.6
Total		127712	100

Sumber: Survey Primer dan Hasil Analisis, 2017

Kawasan Koridor Jalan Tunjungan merupakan salah satu kawasan bersejarah di Kota Surabaya yang ditetapkan sebagai kawasan cagar budaya dalam SK Walikota Surabaya No. 188.45/004/402.1.04/1998, sehingga terdapat beberapa bangunan yang juga ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya di sepanjang koridor Jalan Tunjungan. Berikut merupakan daftar bangunan cagar budaya yang ada di Jalan Tunjungan.

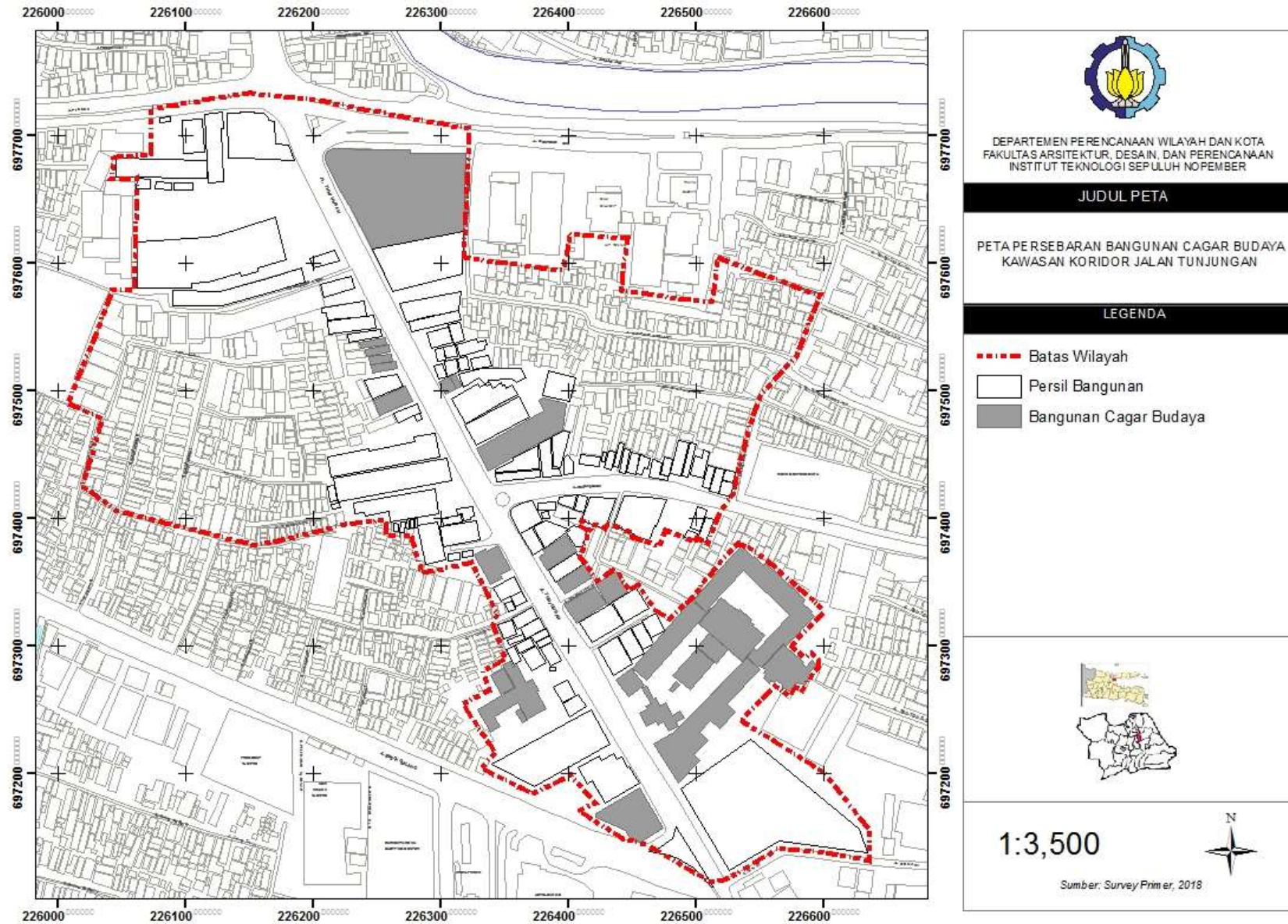
Tabel 4.3 Daftar Bangunan Cagar Budaya

No.	Bangunan Cagar Budaya	Alamat	SK Walikota Surabaya	Kategori
1	Kantor BPN	Jalan Tunjungan 80	188.45/251/402.1.04/1996	A
2	Toko Gading Murni	Jalan Tunjungan 27	188.45/004/402.1.04/1998	B
3	Bank Hagakita	Jalan Tunjungan 62	188.45/004/402.1.04/1998	B
4	PT. Gading Murni Solingen	Jalan Tunjungan 37	188.45/004/402.1.04/1998	B
5	PT. Indah Jaya Elektronik	Jalan Tunjungan 41	188.45/004/402.1.04/1998	B
6	Komplek Pertokoan	Jalan Tunjungan 55	188.45/004/402.1.04/1998	B
7	Bank BCA	Jalan Tunjungan 36	188.45/004/402.1.04/1998	B
8	Toko Lalwani	Jalan Tunjungan 30	188.45/004/402.1.04/1998	B
9	Monumen Pers	Jalan Tunjungan 100	188.45/251/402.1.04/1996	D
10	Hotel Majapahit	Jalan Tunjungan 65	188.45/251/402.1.04/1996	A

No.	Bangunan Cagar Budaya	Alamat	SK Walikota Surabaya	Kategori
11	Bank Dagang Negara	Jalan Tunjungan 39	188.45/004/402.1 .04/1998	B
12	Bank CIMB Niaga	Jalan Tunjungan 47	188.45/004/402.1 .04/1998	B

Sumber: RDTRK UP. Tunjungan, 2011

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.1 Persebaran Bangunan Cagar Budaya

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2. Rencana Pengembangan Koridor Jalan Tunjungan

1. Rencana Kawasan Cagar Budaya

Pada koridor jalan Tunjungan, terdapat 12 bangunan yang diklasifikasikan sebagai bangunan cagar budaya. Kategori bangunan cagar budaya tersebut dibentuk berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia dan Kepres RI, SK Gubernur, dan Perda Kota Surabaya No. 5 Tahun 2005. Adapun kategori bangunan cagar budaya di koridor jalan Tunjungan adalah sebagai berikut.

- Kategori A, yaitu bangunan bersejarah atau bangunan-bangunan yang sangat baik nilai arsitekturnya. Bangunan ini tidak boleh ditambah, diubah, dibongkar, atau dibangun baru.
- Kategori B, yaitu bangunan yang bernilai atau mempunyai ciri tertentu dari sebuah masa, dengan struktur yang masih baik yang bersama-sama membentuk lingkungan yang serasi. Bangunan kategori ini tidak boleh diubah badan utamanya, struktur utama atap atau pola tampak muka.
- Kategori D, yaitu bangunan cagar budaya yang telah berubah sama sekali nilai lingkungannya, atau karena lokasinya sukar dipertahankan dan perlu dikembangkan secara lain. Bangunan kategori ini boleh dibangun baru sesuai dengan rencana kota dengan memperhatikan skala lingkungannya sehingga tidak mengganggu lingkungan pemugaran di sekitarnya.

Adapun arahan rencana kawasan cagar budaya secara garis besar berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) UP Tunjungan adalah sebagai berikut.

- Mempertahankan dan memelihara keberadaan cagar budaya sebagai icon Kota Surabaya di kawasan UP Tunjungan;
- Menetapkan kawasan yang dilestarikan disekitar benda cagar budaya menjadikan;
- Benda cagar budaya sebagai orientasi bagi pedoman pembangunan pada kawasan sekitarnya;
- Mengembangkan kawasan cagar budaya untuk kegiatan

pariwisata dan ilmu pengetahuan;

- Mempertahankan dan memelihara keberadaan keberadaan kampung-kampung tradisional di wilayah UP Tunjungan;
- Menerapkan sistem insentif bagi bangunan yang dilestarikan dan pemberlakuan sistem disinsentif bagi bangunan yang mengalami perubahan fungsi;
- Melestarikan keberadaan benda dan situs cagar budaya sebagaimana diatur dan ditetapkan dalam peraturan daerah dengan upaya preservasi, restorasi, rehabilitasi, rekonstruksi dan revitalisasi;
- Menerapkan harmonisasi terhadap bangunan disekelilingnya utamanya adalah bangunan baru;
- Melakukan monitoring yang berkesinambungan dalam penanganan bangunan cagar budaya ini khususnya di dalam merombak, merubah atau membangun kembali.

2. Rencana Kawasan Pariwisata

Kawasan peruntukan pariwisata merupakan kawasan yang diperuntukan bagi kegiatan pariwisata atau segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata termasuk pengusahaan objek dan daya tarik wisata serta usaha-usaha yang terkait di bidang tersebut. Pada wilayah penelitian, terdapat dua objek daya tarik wisata (ODTW) yang ditetapkan dalam Rencana Induk Pariwisata 2007, yaitu Kawasan Tunjungan itu sendiri sebagai Kawasan Wisata Kesejarahan, dan Hotel Majapahit sebagai Kawasan Wisata MICE (*meeting, incentive, conference, exhibition*). Selain itu, di sekitar wilayah penelitian terdapat juga ODTW lainnya, yaitu Tunjungan Plaza dan Pasar Genteng sebagai Kawasan Wisata Belanja. Adapun rencana pengembangan wisata tersebut berdasarkan RDTRK UP Tunjungan secara garis besar adalah sebagai berikut.

1. Mengembangkan pariwisata secara terintegrasi antara obyek wisata, event-event wisata, akomodasi wisata sebagai satu kesatuan city tour;
2. Melindungi wisata budaya, sejarah dan religi baik obyek

maupun kegiatannya sebagai salah satu tujuan utama wisata kota;

3. Mengembangkan kualitas lingkungan obyek wisata yang nyaman.

3. Rencana Zonasi

Berdasarkan RDTRK UP Tunjungan, wilayah penelitian terbagi atas empat blok pengembangan. Adapun pemanfaatan lahan dan pemanfaatan ruang yang diarahkan pada empat blok tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 4.4 Arahan Zonasi dan Intensitas Pemanfaatan Ruang

Blok	Pemanfaatan	KDB (%)	KLB	Jumlah Lantai	Ketinggian Bangunan (m)	GSB (m)	KDH (%)
I	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail I	70	24.5	35	140	10-15	10
	Sarana Pendidikan	80	2.4	3	12	2-3	5
II	Perkampungan	90	1.8	2	8	1-3	5
	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail I	80	8	10	40	5-10	5
	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail II	80	3.2	4	16	3-10	5
	Bangunan Jasa Komersil/Semi komersil	70	2.8	4	16	5-10	5
	Sarana Perkantoran Pemerintahan	70	1.4	2	8	5-8	10
III	Perkampungan	90	1.8	2	8	1-3	5
	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail I	70	24.5	35	140	10-15	10

Blok	Pemanfaatan	KDB (%)	KLB	Jumlah Lantai	Ketinggian Bangunan (m)	GSB (m)	KDH (%)
	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail II	70	3.5	5	20	2-8	5
	Bangunan Jasa Komersil/Semi komersil	70	5.6	8	32	5-15	5
IV	Bangunan Perdagangan Eceran/Retail I	80	28	35	140	10-15	10
	Bangunan Jasa Komersil/Semi komersil	70	2.8	4	16	3-6	5

Sumber: RDTRK UP Tunjungan, 2011

4.2 Analisis dan Pembahasan

4.2.1 Identifikasi Karakteristik Fisik Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Konsep *Livable Streets*

Dalam penelitian ini, jalan sebagai ruang publik memiliki empat kriteria, yaitu jalan yang dinamis, jalan yang aman dan nyaman, jalan yang memiliki aktivitas dan interaksi sosial, dan jalan dengan moda transportasi yang lengkap. Karakteristik fisik jalan merupakan salah satu komponen kriteria yang berpengaruh dalam penggunaan jalan sebagai ruang publik. Karakteristik fisik jalan dapat dibagi menjadi sebagai berikut.

4.2.1.1 Penggunaan Lahan Bercampur

Penggunaan lahan secara makro di wilayah penelitian meliputi perdagangan dan jasa, fasilitas umum, permukiman, ruang terbuka hijau (RTH), dan bangunan-bangunan kosong yang tidak berfungsi. Adapun penggunaan lahan yang mendominasi adalah permukiman dan perdagangan dan jasa. Berikut merupakan proporsi dan presentase penggunaan lahan makro di wilayah penelitian.

Tabel 4.5 Jenis Penggunaan Lahan

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
1	Perdagangan dan Jasa	3.217	30.53
2	Fasilitas Umum	0.239	2.27
3	Perkantoran	1.380	13.10
4	Permukiman	3.829	36.34
5	RTH	0.8	7.59
6	Campuran	0.243	2.31
7	Bangunan Kosong	0.828	7.86
Total		10.536	100

Sumber: Survey Primer, 2018

4.2.1.1.1 Penggunaan Lahan *Residential*

Untuk mengetahui presentase dari penggunaan lahan residensial pada kawasan koridor Jalan Tunjungan, dapat dilihat berdasarkan luas penggunaan lahan permukiman dibagi dengan luas kawasan. Penggunaan lahan permukiman dibagi menjadi ke dalam dua unit amatan, yaitu unit amatan 9 dan unit amatan 10. Untuk lebih jelas mengenai presentase penggunaan lahan residensial pada masing-masing unit amatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.6 Distribusi Luas Penggunaan Lahan Residensial di Kawasan Jalan Tunjungan

Peruntukan Lahan Campuran	Unit Amatan	Jenis Permukiman	Luas (ha)	Presentase luas pada kawasan (%)
<i>Residential</i>	9	Permukiman Kepadatan Tinggi	1.742	16.53
	10	Permukiman Kepadatan Tinggi	2.087	19.81
	Total		3.829	

Sumber: Survei Primer, 2018

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa tipe permukiman yang ada di kawasan koridor Jalan Tunjungan merupakan permukiman kepadatan tinggi dengan tipologi perkampungan.



Gambar 4.1 Penggunaan Lahan Residensial di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

4.2.1.1.2 Penggunaan Lahan Non-Residential

Untuk mengetahui presentase dari penggunaan lahan nonresidensial pada kawasan koridor Jalan Tunjungan, dapat dilihat berdasarkan luas penggunaan lahan fasilitas umum, perkantoran, perdagangan dan jasa, campuran, RTH, dan bangunan kosong dibagi dengan luas kawasan. Untuk lebih jelas mengenai presentase penggunaan lahan nonresidensial pada wilayah penelitian dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.7 Distribusi Luas Penggunaan Lahan Nonresidensial di Kawasan Jalan Tunjungan

Peruntukan Lahan Campuran	Jenis Non-Residential	Luas (ha)	Presentase luas pada kawasan (%)
<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	0.239	2.27
	Perkantoran	1.380	13.10
	Perdagangan dan Jasa	3.217	30.53
	Campuran	0.243	2.27
	RTH	0.8	7.59

Peruntukan Lahan Campuran	Jenis <i>Non-Residential</i>	Luas (ha)	Presentase luas pada kawasan (%)
	Bangunan Kosong	0.828	7.86
	Total		

Sumber: Survei Primer, 2018

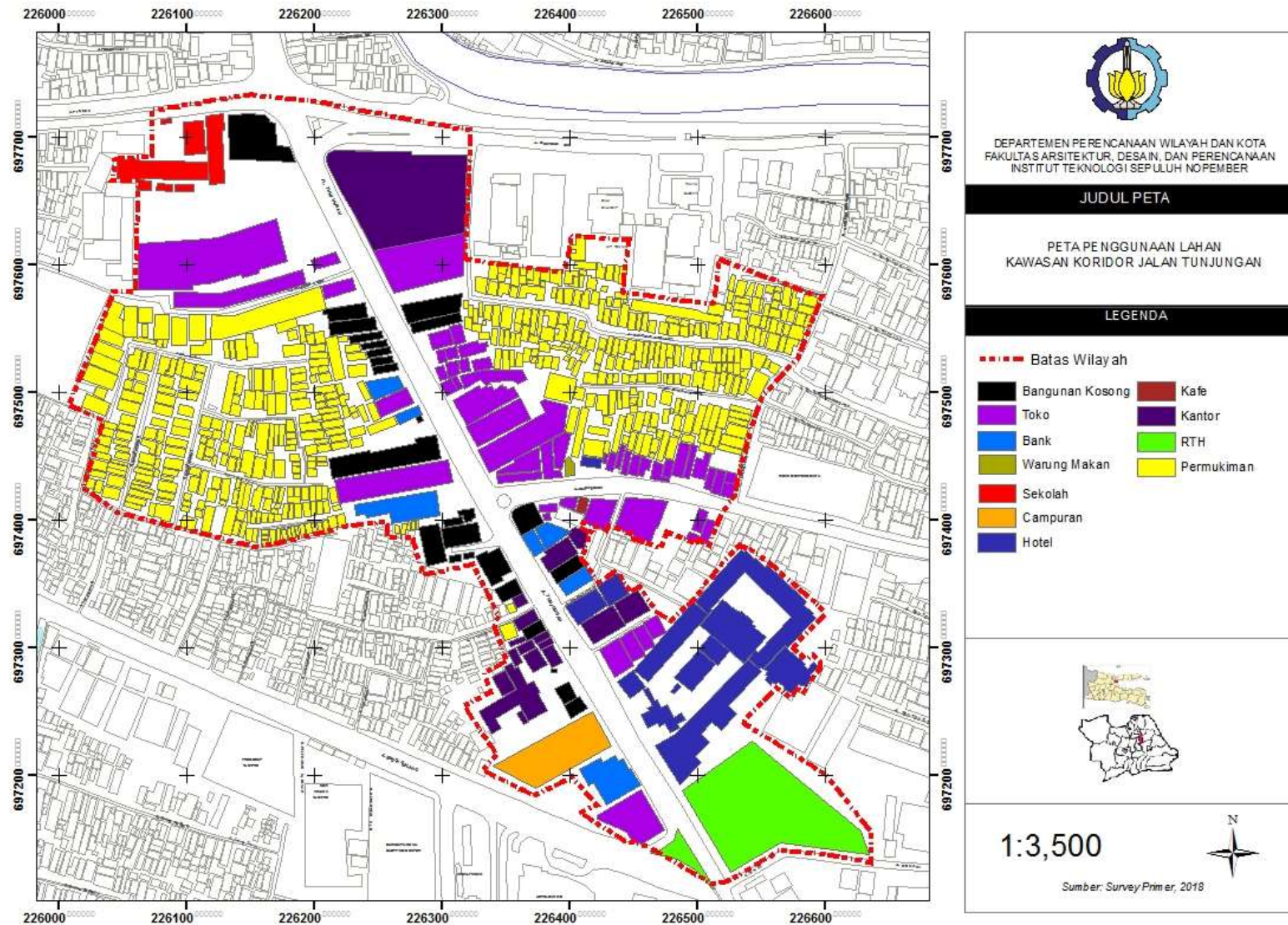
Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa penggunaan lahan nonresidensial di kawasan koridor Jalan Tunjungan didominasi oleh penggunaan lahan perdagangan dan jasa dengan aktivitas bangunan berupa pertokoan, warung makan, dan kafe.



Gambar 4.2 Penggunaan Lahan Nonresidensial di Kawasan Jalan Tunjungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.2 Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.2.1.2 Bentuk Bangunan

Bangunan dengan *active frontages* merupakan salah satu komponen dalam kriteria jalan yang dinamis. Bangunan dengan *active frontages* selain dapat meningkatkan rasa aman karena adanya pengawasan secara tidak langsung dari dalam bangunan, juga dapat menciptakan aktivitas yang terjadi di lantai dasar bangunan yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki sehingga dapat mempengaruhi aktivitas pejalan kaki dalam menggunakan jalan sebagai ruang publik.

Tabel 4.8 Klasifikasi *Frontage* di Kawasan Jalan Tunjungan

Type Frontage	Panjang (m)	Presentase
Aktif	863	46.27
Tidak Aktif	1002	53.73
Total	1865	

Sumber: Survei Primer, 2018

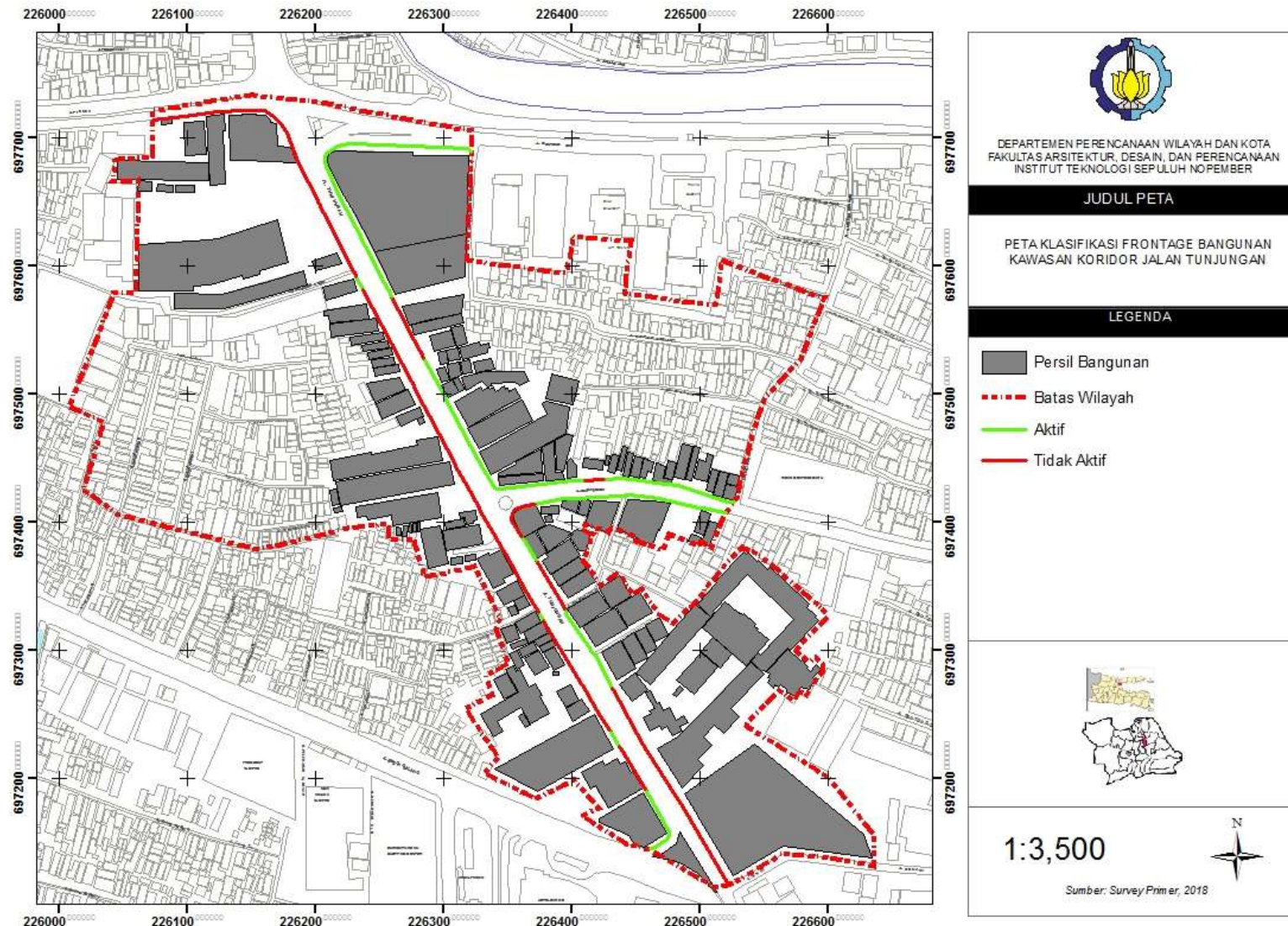
Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa muka bangunan yang ada di Jalan Tunjungan masih didominasi oleh muka bangunan yang tidak aktif. Muka bangunan tidak aktif di Jalan Tunjungan dapat diklasifikasikan sebagai berikut.



Gambar 4.3 Bangunan dengan *Frontage* Tidak Aktif di Jalan Tunjungan

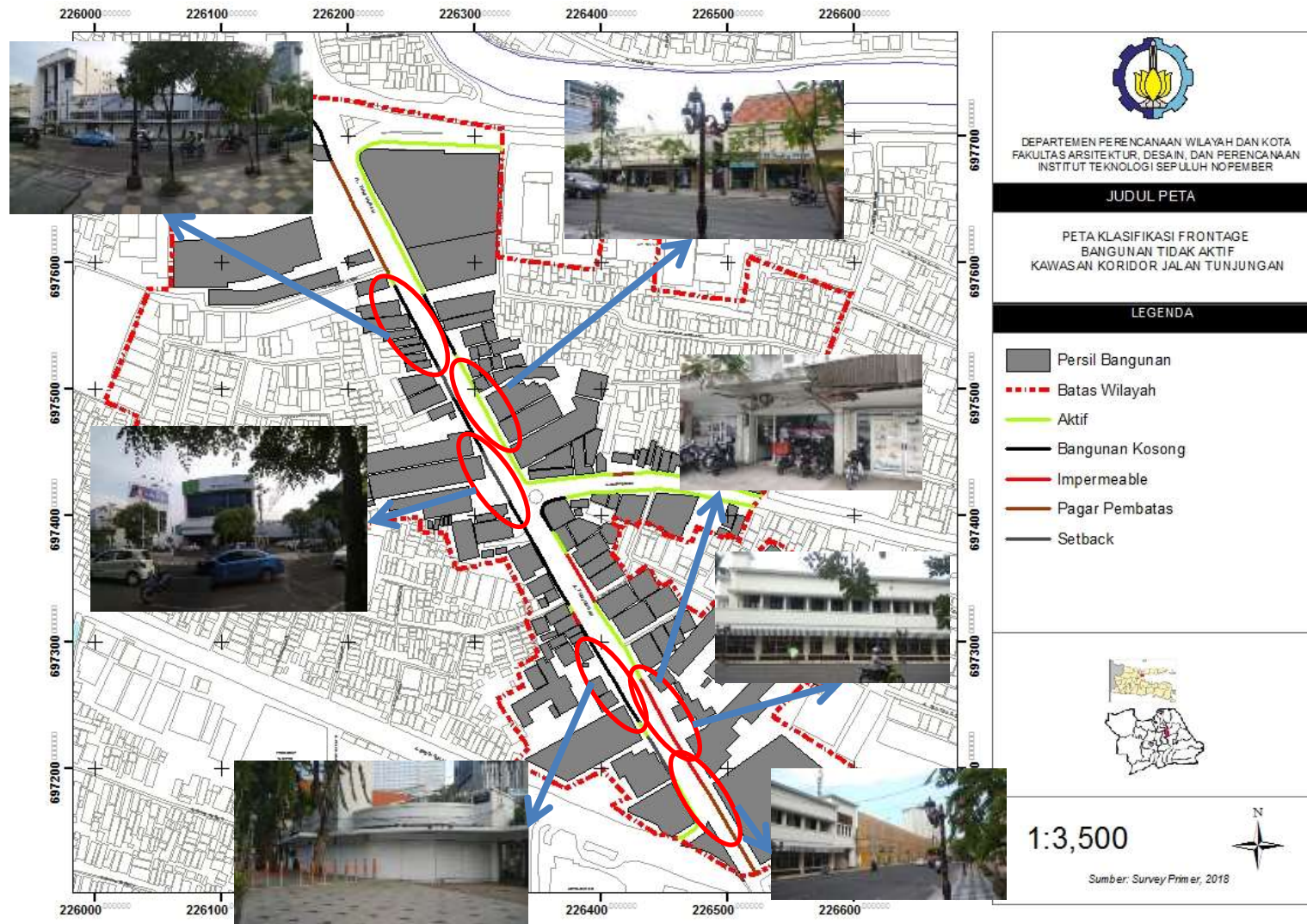
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.3 Klasifikasi *Frontage* Bangunan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.4 Klasifikasi *Frontage* Bangunan Tidak Aktif Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.2.1.3 Jalur Pejalan Kaki

1. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki tersedia di semua ruas jalan yang ada di kawasan penelitian. Pada Jalan Genteng Besar jalur pejalan kaki sepanjang 122 meter, pada Jalan Praban sepanjang 98 meter, pada Jalan Genteng Kali sepanjang 117 meter, dan pada Jalan Tunjungan sepanjang 1298 meter.

Tabel 4.9 Panjang Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Tunjungan

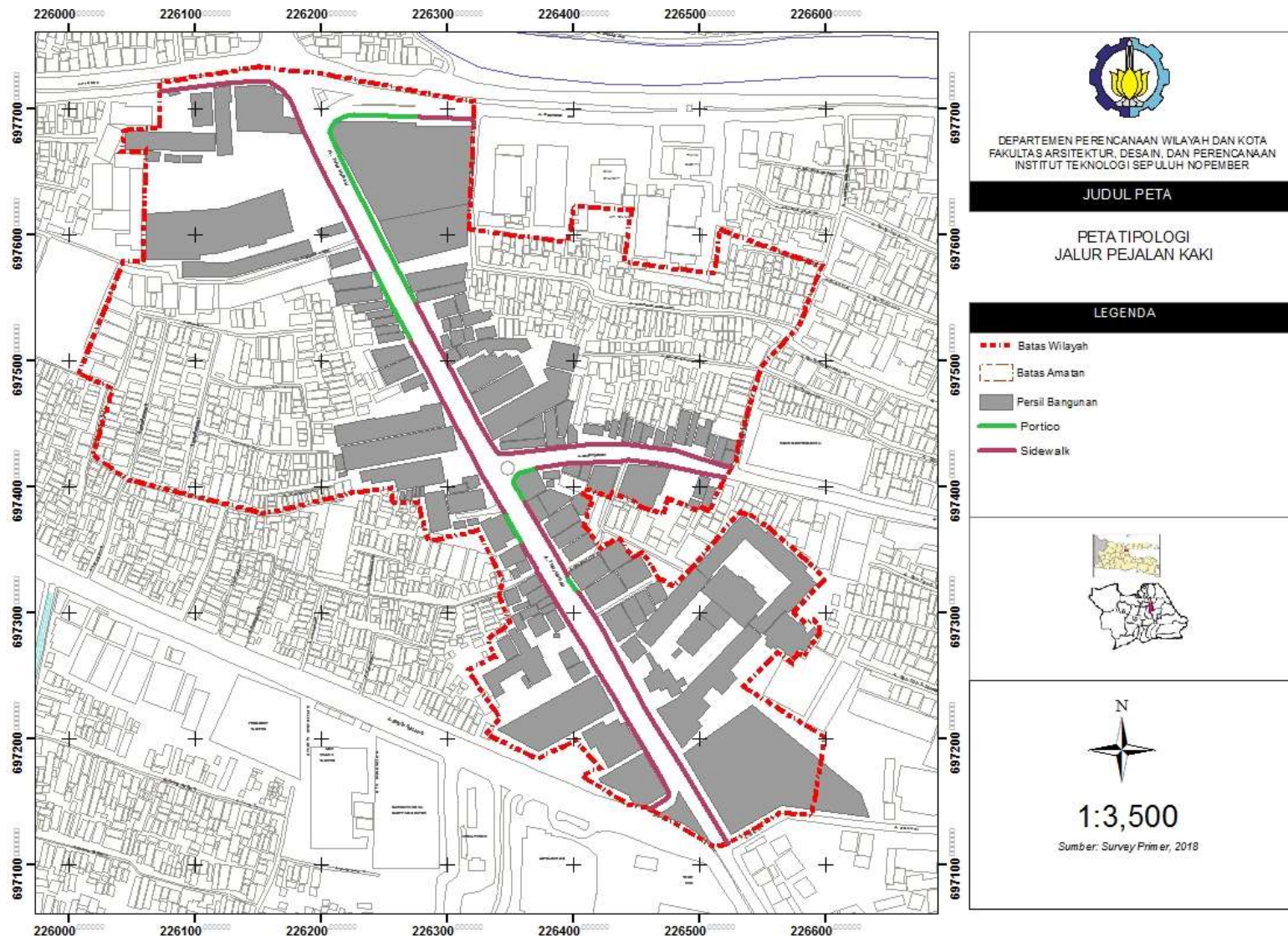
Ruas Jalan	Panjang Jalur Pejalan Kaki (m)
Jalan Tunjungan	1298
Jalan Genteng Besar	122
Jalan Praban	98
Jalan Genteng Kali	117
Total	1868

Sumber: Survei Primer, 2018

Adapun jalur pejalan kaki pada kawasan penelitian terdiri dari dua tipe, yaitu jalur pejalan kaki biasa dan *portico*. Portico merupakan bagian bangunan terbuka yang menempel bangunan, digunakan untuk area masuk (*entrance*) bangunan, biasanya memiliki kolom-kolom untuk menyangga atapnya sendiri. Jalur pejalan kaki dengan tipe ini dapat ditemukan pada bangunan-bangunan lama di Jalan Tunjungan. Berikut merupakan persebaran tipe jalur pejalan kaki di kawasan penelitian.



Gambar 4.4 Tipe Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan, *sidewalk* (kiri) dan *portico* (kanan)



Peta 4.5 Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2. Dimensi Jalur Pejalan Kaki

Kapasitas jalur pejalan kaki memiliki peran yang penting dalam penggunaan jalan sebagai ruang publik. Lebar dari jalur pejalan kaki akan mempengaruhi kebutuhan ruang untuk melakukan aktivitas. Kebutuhan ruang tersebut harus disesuaikan dengan tipe jalan raya serta fungsi kawasan tersebut. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, menjelaskan bahwa penyediaan jalur pejalan kaki di kawasan pertokoan/perbelanjaan/hiburan dianjurkan selebar 4 meter.

Tabel 4.10 Dimensi Lebar Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Unit Amatan	Kode	Lebar (m)	Standard	Kesesuaian dengan Standard
1	1.1	3.4	4 meter <i>(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/Prt/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan</i>	Belum Sesuai
2	2.1	5.4		Sesuai
3	3.1	6.7		Sesuai
	3.2	3.3		Belum Sesuai
	3.3	4.5		Sesuai
4	4.1	6.4		Sesuai
	4.2	6.6		Sesuai
	4.3	5.9		Sesuai
	4.4	4.9		Sesuai
5	5.1	5.4		Sesuai
	5.2	3		Belum Sesuai
	5.3	7.1		Sesuai
	5.4	6.1		Sesuai
6	6.1	3		Belum Sesuai
	6.2	3.4		Belum Sesuai
7	7.1	4.4		Sesuai
	7.2	4.5		Sesuai

Unit Amatan	Kode	Lebar (m)	Standard	Kesesuaian dengan Standard
8	8.1	3.2	Perkotaan)	Belum Sesuai
	8.2	3		Belum Sesuai

Sumber: Survei Primer dan Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa lebar dimensi jalur pejalan kaki di kawasan Jalan Tunjungan masih belum seragam dan belum memenuhi standar yang ada pada unit amatan tertentu. Hal tersebut dapat mempengaruhi penggunaan ruang pejalan kaki.



Gambar 4.5 Dimensi Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018



Gambar 4.6 Lebar Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan yang Tidak Seragam

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

3. Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, penyediaan prasarana jalur pejalan kaki harus memperhatikan beberapa kriteria, yaitu:

1. Kenyamanan, yaitu memiliki fasilitas penunjang dan pelindung dari cuaca.
2. Keamanan, yaitu dapat meminimalisasi tindak kriminal dan mencegah terjadinya kecelakaan dengan kendaraan bermotor.
3. Kemudahan, yaitu dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik.

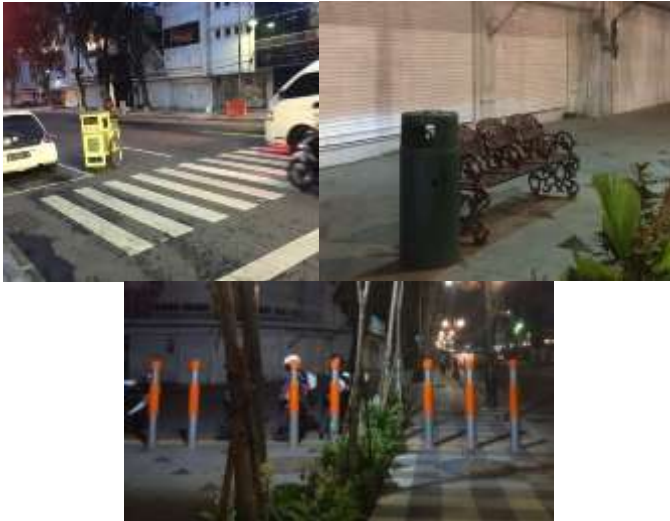
Tabel 4.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Unit Amatan	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
1	Belum tersedia peneduh maupun pelindung untuk jalur pejalan kaki. Di samping itu, sudah tersedia perangkat jalan seperti kursi dan tempat sampah yang cukup.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata dan terdapat fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada unit ini masih belum ada.
2	Jalur pejalan kaki berupa <i>arcade</i> sehingga memiliki peneduh dan pelindung. Selain itu, pada unit ini tidak tersedia kursi.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata dan terdapat beberapa fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Terdapat <i>guiding block</i> , dan <i>ramp</i> yang dapat membantu penyandang disabilitas.
3	Jalur pejalan kaki berupa <i>arcade</i> hanya pada satu sisi saja, sehingga jalur pejalan kaki yang memiliki peneduh dan pelindung hanya pada satu sisi saja sementara sisi lainnya tidak tersedia. Begitu juga dengan	Pada unit ini, penerangan jalan hanya terdapat pada satu sisi jalan dan terdapat fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Fasilitas pendukung disabilitas masih belum tersebar merata, <i>guiding block</i> untuk penyandang tuna netra hanya terdapat pada satu sisi jalan.

Unit Amatan	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
	perangkat jalan seperti kursi dan tempat sampah hanya tersedia pada satu sisi saja.		
4	Peneduh dan pelindung tidak tersebar merata karena bangunan dengan tipe jalur pejalan kaki <i>arcade</i> hanya pada beberapa bangunan saja. Sebaliknya, perangkat jalan berupa kursi dan tempat sampah sudah tersebar merata.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata namun tidak ada fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Fasilitas pendukung disabilitas masih belum tersebar merata, <i>guiding block</i> untuk penyandang tuna netra hanya terdapat pada satu sisi jalan.
5	Peneduh dan pelindung tidak tersebar merata karena bangunan dengan tipe jalur pejalan kaki <i>arcade</i> hanya pada beberapa bangunan saja. Sebaliknya, perangkat jalan berupa kursi dan tempat sampah sudah tersebar merata	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata dan terdapat beberapa fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Fasilitas pendukung disabilitas masih belum tersebar merata, <i>guiding block</i> untuk penyandang tuna netra hanya terdapat pada satu sisi jalan.

Unit Amatan	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
6	Pada unit ini, tidak terdapat peneduh ataupun pelindung serta fasilitas perangkat jalan apapun.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata namun tidak ada fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Pada unit ini, jalur pejalan kaki sudah dilengkapi dengan fasilitas pendukung disabilitas secara lengkap.
7	Peneduh berupa pohon rindang, namun persebarannya belum merata dan hanya berada pada satu sisi jalan saja. Fasilitas perangkat jalan sudah tersebar merata.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata namun tidak ada fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Pada unit ini tidak tersedia <i>guiding block</i> pada jalur pejalan kaki.
8	Tidak terdapat peneduh atau pelindung dan fasilitas perangkat jalan masih kurang.	Pada unit ini, penerangan jalan sudah cukup merata namun tidak ada fasilitas penyeberangan pejalan kaki.	Pada unit ini tidak tersedia <i>guiding block</i> pada jalur pejalan kaki.

Sumber: Survei Primer, 2018

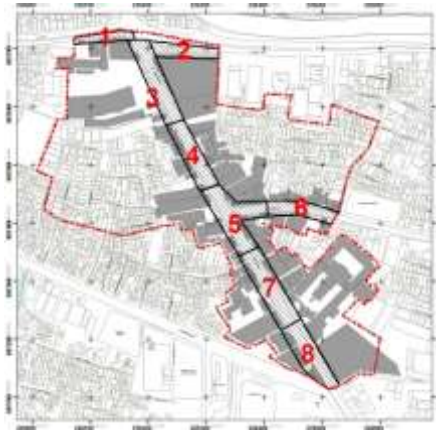


Gambar 4.7 Kondisi Fasilitas Jalur Pejalan Kaki
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

4.2.2 Identifikasi Karakteristik Sosial Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Berdasarkan Perilaku Pengguna

4.2.2.1 Identifikasi Aktivitas Pemanfaatan Ruang Jalan

Untuk mengidentifikasi aktivitas pemanfaatan ruang jalan di kawasan Jalan Tunjungan dilakukan observasi dengan metode *behavior mapping* pada hari kerja dan hari libur pada tiga segmen waktu yang berbeda di tiap harinya, yaitu pagi (07.00-09.00), siang (12.00-14.00) dan malam (18.00-20.00). Dalam melakukan observasi, kawasan penelitian dibagi menjadi 8 unit amatan yang didasarkan pada batas amat pengamat dan kesamaan karakteristik bangunan. Berikut merupakan peta pembagian unit amatan dan hasil observasi aktivitas pemanfaatan ruang jalan.



Gambar 4.8 Peta Unit Amatan Pemanfaatan Ruang Jalan
Sumber: Penulis, 2018

1. Hari Kerja (*Weekday*)

Pemetaan titik lokasi dan deskripsi hasil pengamatan aktivitas pada hari kerja dapat dilihat pada **Lampiran 8**. Pada hari kerja, aktivitas yang terjadi sangat dipengaruhi oleh fungsi bangunan yang ada di sepanjang koridor Jalan Tunjungan. Aktivitas pokok umumnya terjadi pada pagi dan siang hari. Aktivitas tersebut berupa pergi ke sekolah, bekerja, berbelanja, dan melakukan kepentingan tertentu seperti di Mal Pelayanan Publik atau bank. Sementara pada malam hari, aktivitas yang terjadi umumnya berupa aktivitas opsional dan sosial. Aktivitas tersebut berupa kegiatan berfoto, melihat-lihat, atau duduk sambil mengobrol. Selain itu, pada malam hari dapat ditemukan warung makan dan PKL yang berjualan di sepanjang Jalan Genteng Besar.

Aktivitas perpakiran kendaraan terjadi sepanjang hari. Kegiatan parkir yang terjadi umumnya berupa parkir *on-street* untuk kendaraan mobil, baik di Jalan Tunjungan maupun di Jalan Genteng Besar. Selain itu, kegiatan parkir *off-street* dapat ditemukan di beberapa bangunan yang memiliki *setback* dan bangunan khusus parkir.

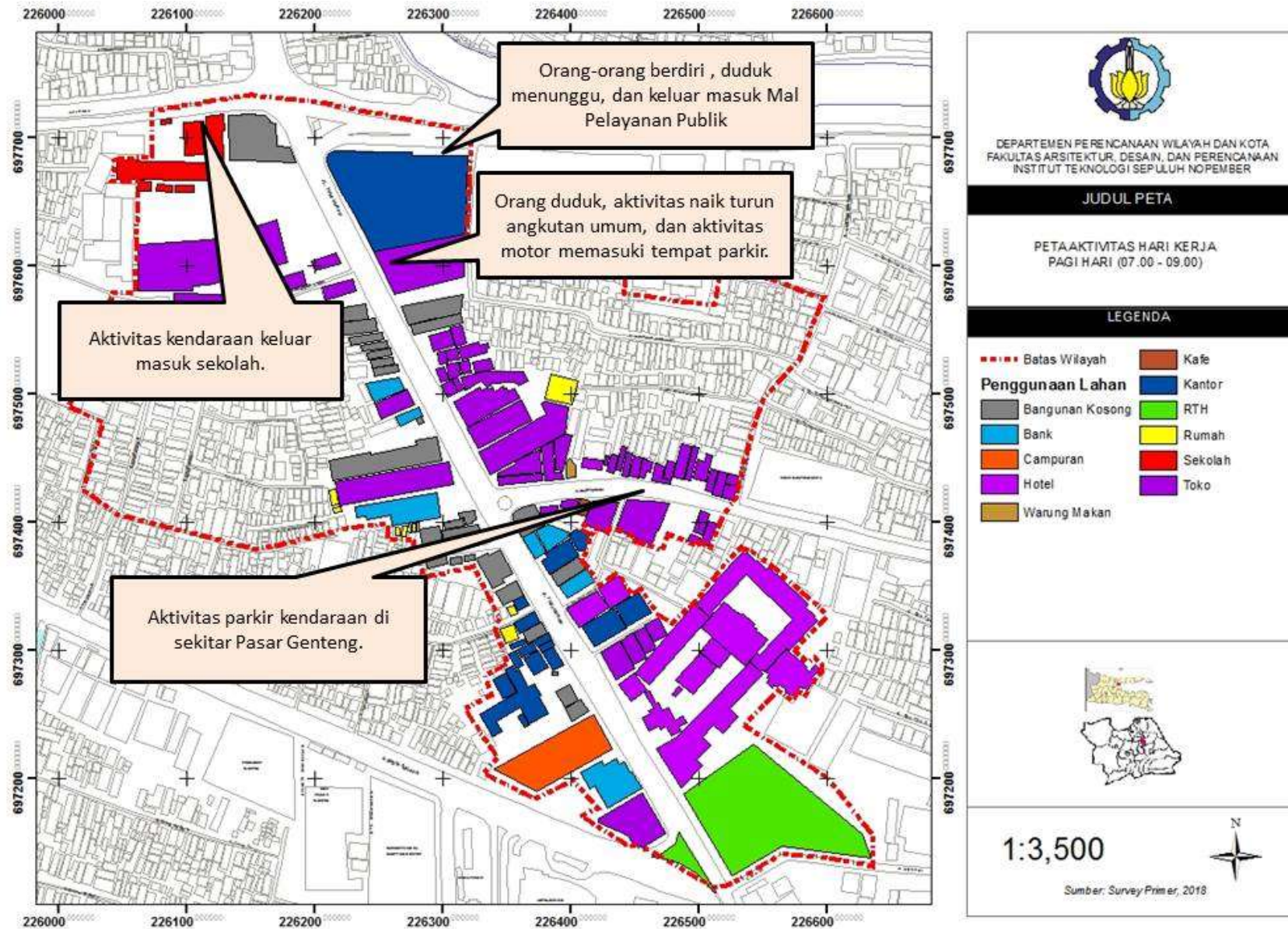
1. Aktivitas Pokok

Aktivitas pokok terjadi dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan adanya aktivitas pendukung. Pada pagi hari, fungsi bangunan mulai beroperasi sehingga menimbulkan aktivitas pokok terjadi di sepanjang Jalan Tunjungan seperti pergi ke sekolah, pergi bekerja, berbelanja ke pasar, dan pergi ke Mal Pelayanan Publik. Sementara pada siang hari, tidak begitu banyak aktivitas pokok yang terjadi, aktivitas hanya berlangsung di sekitar Mal Pelayanan Publik saja. Pada malam hari, sebagian besar fungsi bangunan sudah tidak aktif beroperasi sehingga aktivitas pokok dapat ditemukan akibat adanya aktivitas pendukung yang mulai beroperasi pada malam hari, seperti warung makan tenda dan PKL di sepanjang Jalan Genteng Besar. Keberadaan aktivitas pendukung ini memanfaatkan ruang-ruang di jalan raya serta jalur pedestrian.

2. Aktivitas Opsional dan Sosial.

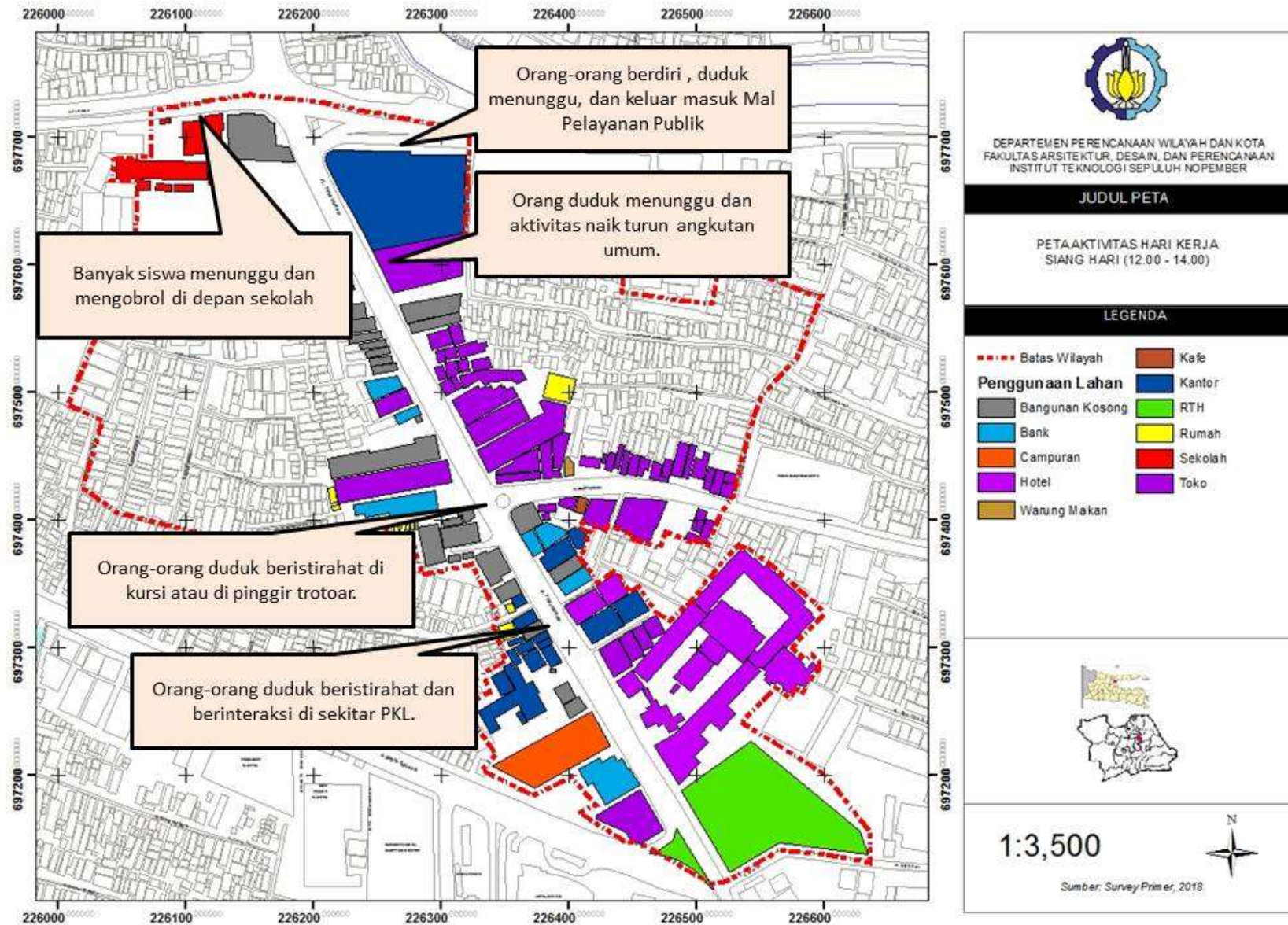
Aktivitas opsional dan sosial sebagian besar terjadi di sepanjang jalur pedestrian. Pada pagi dan siang hari, tidak begitu banyak aktivitas opsional dan sosial yang ditemukan, karena tidak ada fungsi bangunan dan tidak begitu banyak aktivitas pendukung yang dapat memicu terjadinya aktivitas opsional dan sosial. Adapun aktivitas opsional dan sosial yang terjadi adalah berupa aktivitas mengobrol antara sesama pegawai kantor atau orang yang sedang menunggu. Namun pada malam hari, aktivitas opsional dan sosial lebih banyak ditemukan karena aktivitas pendukung lebih banyak beroperasi pada malam hari. Selain yang disebabkan oleh aktivitas pendukung, aktivitas opsional dan sosial yang terjadi berupa berfoto dan melihat-lihat di sekitar bangunan lama, serta duduk-duduk dan mengobrol.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



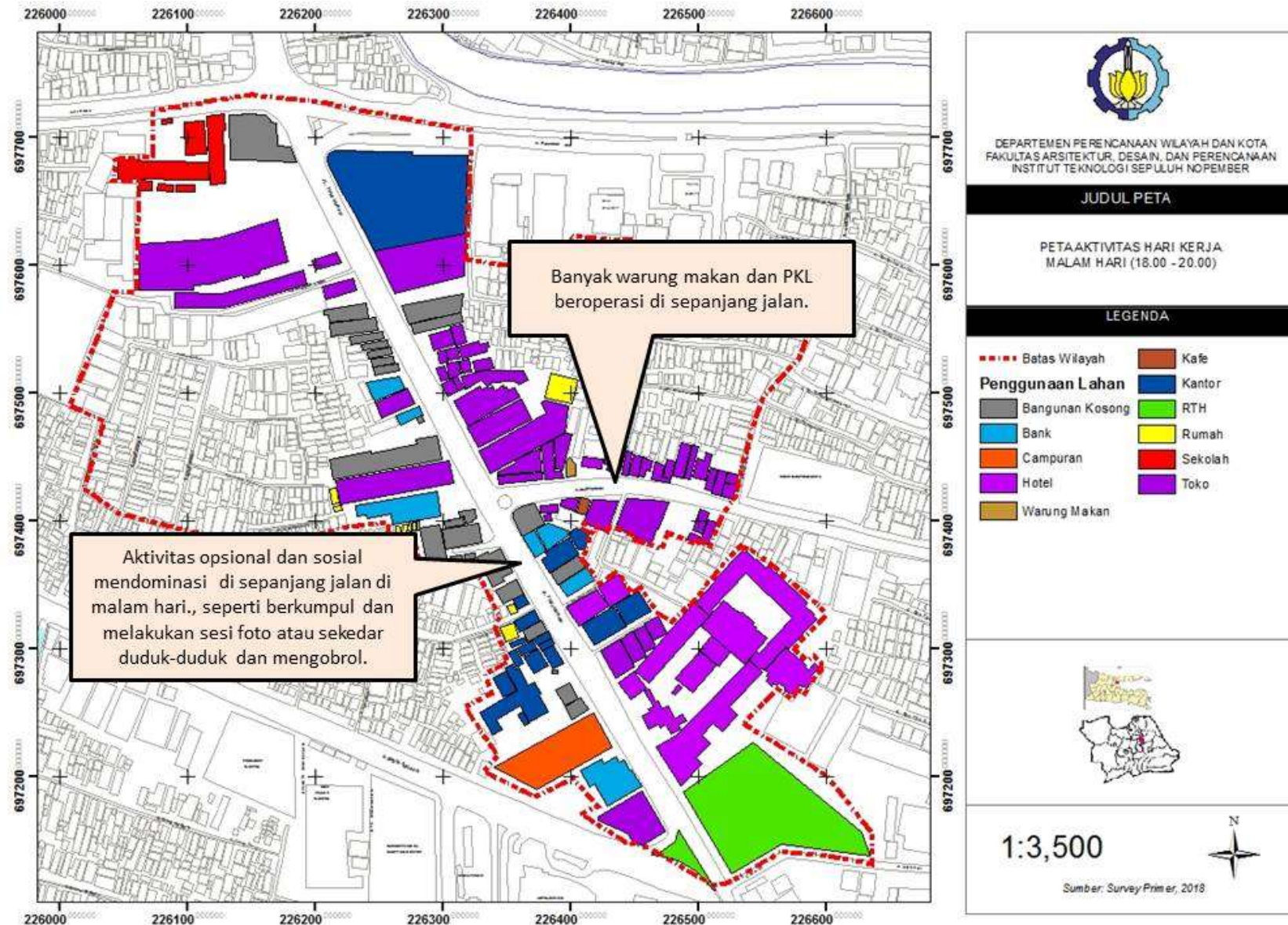
Peta 4.6 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Pagi Hari di Hari Kerja

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.7 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Siang Hari di Hari Kerja

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.8 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Malam Hari di Hari Kerja

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2. Hari Libur (*Weekend*)

Pemetaan titik lokasi dan deskripsi hasil pengamatan aktivitas pada hari libur dapat dilihat pada **Lampiran 8**. Pada hari libur, fungsi bangunan tidak begitu berpengaruh terhadap aktivitas yang terjadi karena pada hari libur sebagian besar bangunan tidak aktif beroperasi sehingga aktivitas pokok tidak begitu banyak ditemukan. Aktivitas opsional dan sosial dapat ditemukan sepanjang hari pada hari libur. Aktivitas tersebut berupa kegiatan berfoto, melihat-lihat, atau duduk sambil mengobrol. Selain itu, pada malam hari dapat ditemukan warung makan dan PKL yang berjualan di sepanjang Jalan Genteng Besar.

Aktivitas perpakiran kendaraan terjadi sepanjang hari. Kegiatan parkir yang terjadi umumnya berupa parkir *on-street* untuk kendaraan mobil, baik di Jalan Tunjungan maupun di Jalan Genteng Besar. Selain itu, kegiatan parkir *off-street* dapat ditemukan di beberapa bangunan yang memiliki *setback* dan bangunan khusus parkir.

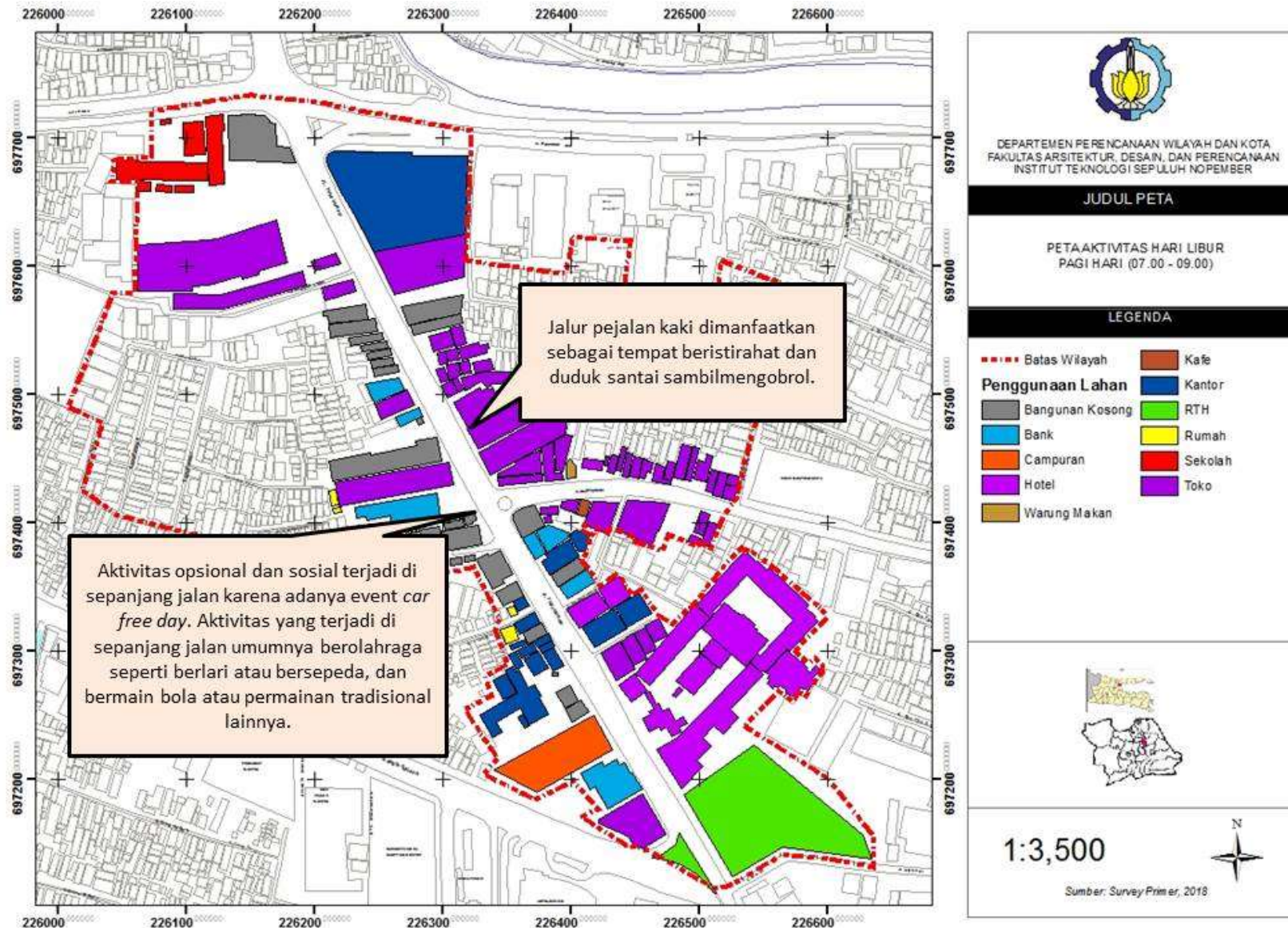
1. Aktivitas Pokok

Aktivitas pokok terjadi dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan adanya aktivitas pendukung. Pada hari libur, tidak banyak ditemukan aktivitas pokok karena sebagian besar fungsi bangunan tidak aktif beroperasi baik di pagi hari, siang hari, maupun malam hari. Namun pada malam hari, aktivitas pokok dapat ditemukan akibat adanya aktivitas pendukung yang mulai beroperasi, seperti warung makan tenda dan PKL di sepanjang Jalan Genteng Besar. Keberadaan aktivitas pendukung ini memanfaatkan ruang-ruang di jalan raya serta jalur pedestrian.

2. Aktivitas Opsional dan Sosial

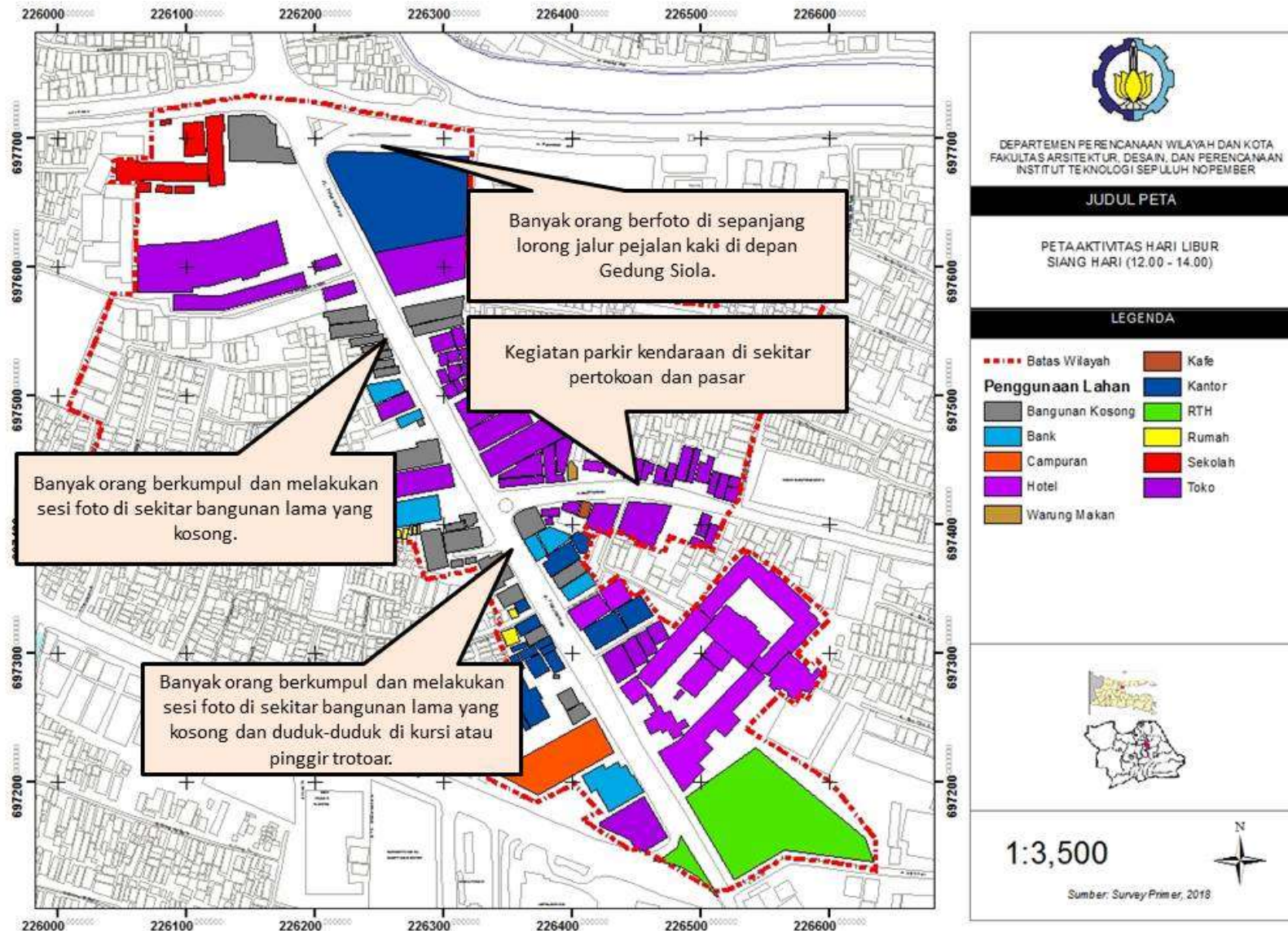
Aktivitas opsional dan sosial sebagian besar terjadi di sepanjang jalur pedestrian. Pada pagi hari, aktivitas opsional dan sosial banyak terjadi di Jalan Tunjungan karena adanya event *car free day* dimana jalan Tunjungan ditutup untuk dijadikan sarana berolahraga dan bersosialisasi untuk

masyarakatnya. Adapun aktivitas yang dapat ditemukan sangat beragam, di antaranya adalah berolahraga, bermain permainan tradisional, berjalan santai, duduk-duduk, dan mengobrol. Namun, pada siang hari tidak begitu banyak aktivitas opsional dan sosial yang ditemukan, karena tidak ada fungsi bangunan dan tidak begitu banyak aktivitas pendukung yang dapat memicu terjadinya aktivitas opsional dan sosial. Adapun aktivitas opsional dan sosial yang ditemukan adalah aktivitas berfoto dan melihat-lihat yang dilakukan secara berkelompok maupun perseorangan. Sementara pada malam hari, aktivitas opsional dan sosial juga banyak ditemukan karena aktivitas pendukung lebih banyak beroperasi pada malam hari. Selain yang disebabkan oleh aktivitas pendukung, aktivitas opsional dan sosial yang terjadi berupa berfoto dan melihat-lihat di sekitar bangunan lama, serta duduk-duduk dan mengobrol.



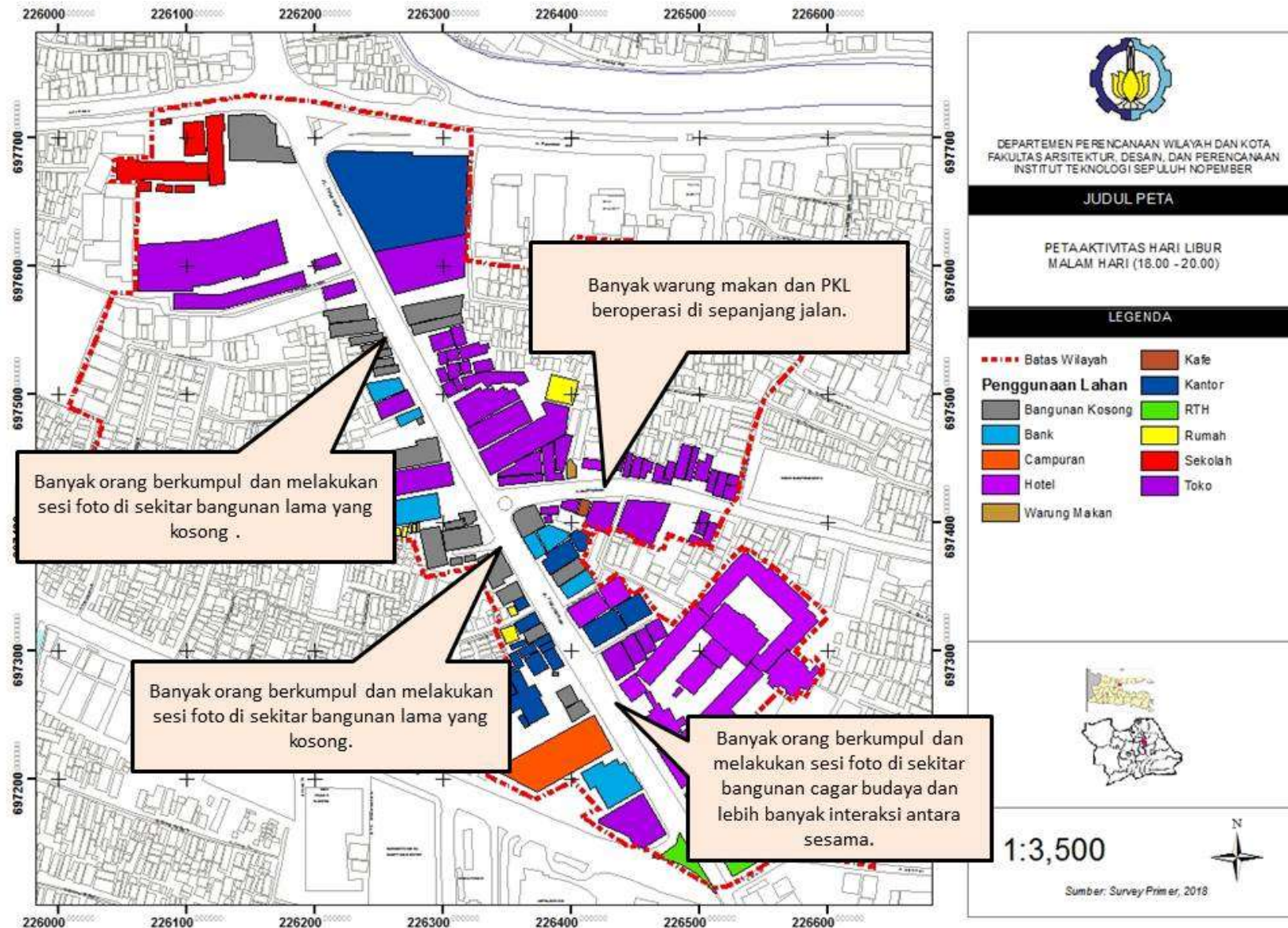
Peta 4.9 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Pagi Hari di Hari Libur

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.10 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Siang Hari di Hari Libur

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Peta 4.11 Aktivitas Kawasan Koridor Jalan Tunjungan Malam Hari di Hari Libur

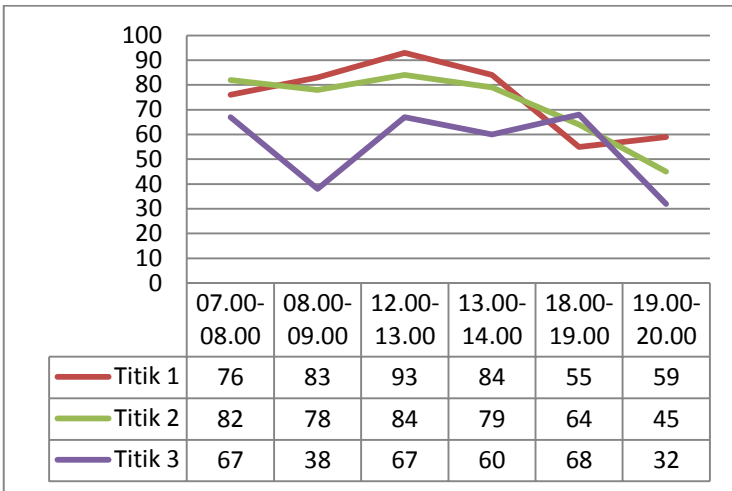
“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.2.2.2 Karakteristik Aktivitas Pemanfaatan Ruang Jalan

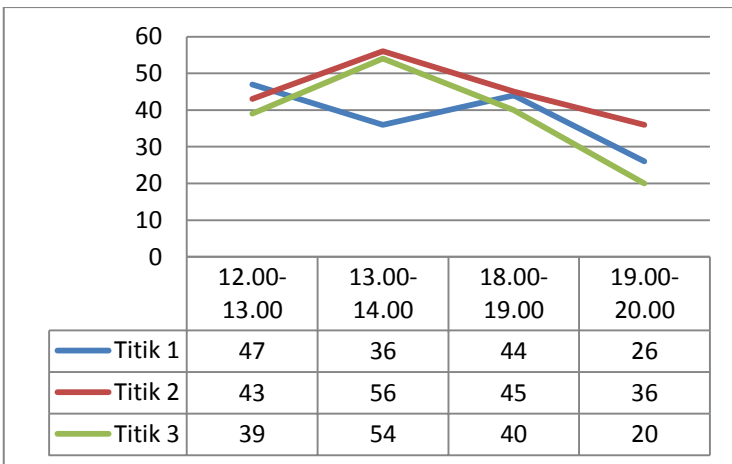
Berdasarkan hasil identifikasi di atas, dapat disimpulkan karakteristik aktivitas pemanfaatan ruang jalan di kawasan penelitian sebagai berikut.

1. Aktivitas Dinamis

- Berjalan Kaki
Berjalan kaki merupakan aktivitas yang paling banyak ditemukan di kawasan penelitian. Di setiap segmen waktu dan setiap unit amatan selalu ada kegiatan berjalan kaki dengan intensitas yang berbeda-beda. Jumlah pejalan kaki yang melintas di jalan Tunjungan untuk sekedar berjalan saja memiliki jumlah yang dinamis. Hal tersebut dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya, penggunaan lahan dan faktor cuaca. Jumlah pejalan kaki yang melintas di jalan Tunjungan untuk sekedar berjalan saja memiliki jumlah yang dinamis. Berikut merupakan grafik jumlah pejalan kaki yang dihitung dari tiga titik berbeda di jalan Tunjungan, dimana titik 1 bertempat di perempatan antara Jalan Tunjungan, Jalan Gemblongan, Jalan Genteng Kali dan Jalan Praban, titik 2 bertempat di pertigaan antara Jalan Tunjungan dan Jalan Genteng Besar, dan titik 3 bertempat di ujung selatan Jalan Tunjungan yang mengarah ke Jalan Gubernur Suryo dan Jalan Embong Malang.

Grafik 4.1 Jumlah Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan pada Hari Kerja

Sumber: Survei Primer, 2018

Grafik 4.2 Jumlah Pejalan Kaki di Jalan Tunjungan pada Hari Libur

Sumber: Survei Primer, 2018

- Bersepeda dan Olahraga

Bersepeda merupakan salah satu aktivitas dinamis yang ada di kawasan penelitian. Namun, aktivitas bersepeda di Jalan Tunjungan sangat rendah intensitasnya. Hal ini disebabkan oleh faktor cuaca, tidak adanya jalur khusus sepeda, dan volume lalu lintas jalan yang ramai. Selain itu, terdapat beberapa kelompok yang melakukan olahraga lari pada malam hari di Jalan Tunjungan, namun kegiatan ini terjadi tidak secara berkala. Berbeda dengan saat diadakannya *car free day* setiap hari Minggu pagi dimana banyak sekali orang bersepeda dan berolahraga mengelilingi Jalan Tunjungan karena tidak adanya aktivitas kendaraan pada saat itu.



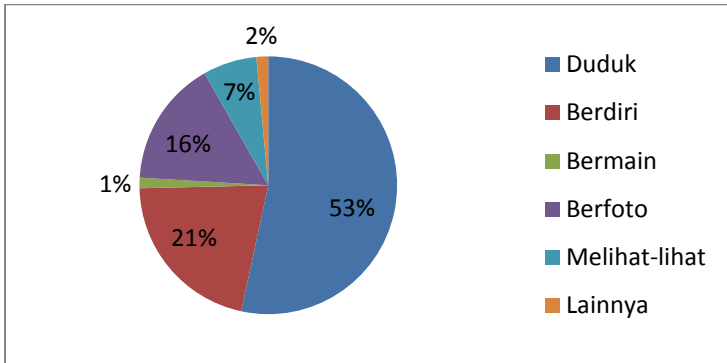
Gambar 4.9 Aktivitas Bersepeda di Jalan Tunjungan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

2. Aktivitas Statis

Secara umum aktivitas statis yang terjadi di ruang Jalan Tunjungan ini dipengaruhi oleh fungsi dan bentuk bangunan serta volume lalu lintas. Aktivitas statis paling banyak ditemukan pada saat *car free day* dimana Jalan Tunjungan ditutup untuk lalu lintas kendaraan sehingga masyarakat bisa bebas menggunakan ruang jalan sebagai wadah aktivitasnya. Berdasarkan hasil observasi selama pagi, siang, dan malam hari pada hari kerja dan selama siang dan malam hari pada hari libur, ditemukan sebanyak 979 aktivitas statis dengan 607 pada

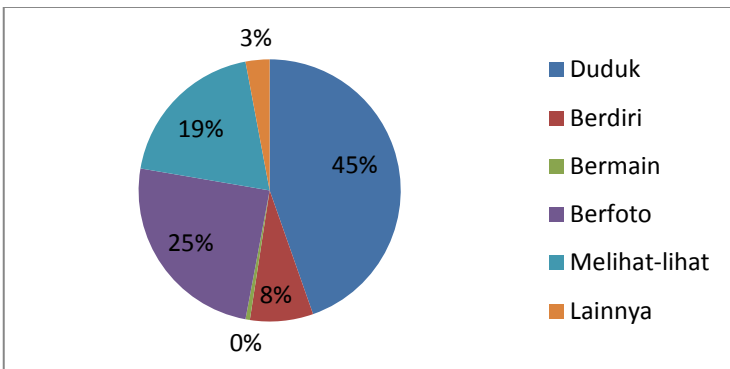
hari kerja dan 372 lainnya pada hari libur. Pada hari libur tidak diikutsertakan segmen waktu pagi hari karena adanya kegiatan *car free day* dimana aktivitas statis banyak ditemukan pada saat itu.

Grafik 4.3 Proporsi Aktivitas Statis pada Hari Kerja



Sumber: Survei Primer, 2018

Grafik 4.4 Proporsi Aktivitas Statis pada Hari Libur



Sumber: Survei Primer, 2018

Berdasarkan grafik di atas, diketahui bahwa aktivitas statis yang paling banyak ditemukan pada hari kerja adalah duduk, diikuti dengan berdiri, berfoto, dan aktivitas lainnya. Aktivitas duduk dan berdiri ini juga dapat diiringi dengan aktivitas lainnya, seperti mengobrol, makan, menunggu, menelepon dan lainnya. Sementara pada hari libur, aktivitas statis yang ditemukan didominasi oleh duduk, berfoto, melihat-lihat dan diikuti aktivitas lainnya. Aktivitas berfoto dan melihat-lihat banyak ditemukan pada hari libur karena banyak pengunjung Jalan Tunjungan yang memang memanfaatkan hari libur untuk melakukan rekreasi di Jalan Tunjungan dengan *hunting* foto atau hanya sekedar melihat-lihat saja.



Gambar 4.10 Aktivitas Sosial di Jalan Tunjungan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

Tabel 4.12 Karakteristik Aktivitas Pemanfaatan Ruang Jalan

	Aktivitas Sosial	Aktivitas Ekonomi	Aktivitas Lainnya
Aktivitas Pokok	Mengobrol sambil menjaga toko	Berjalan kaki untuk bekerja	Berjalan kaki untuk ke Mall Pelayanan Publik
	Mengobrol antara pedagang dan tukang parkir	PKL berjualan	Berjalan kaki untuk bersekolah
	Mengobrol antar karyawan	Warung makan beroperasi pada malam hari	-
Aktivitas Opsional	Mengobrol di sekitar PKL	Belanja di PKL	Olahraga
	Duduk-duduk di pinggir trotoar	-	Berfoto di sekitar bangunan lama
	Anak-anak bermain	-	Berjalan melihat-lihat

Sumber: Survei Primer, 2018

4.2.2.3 Identifikasi Kondisi Lalu Lintas di Jalan Tunjungan

Aktivitas lalu lintas memiliki pengaruh dalam pola pemanfaatan ruang jalan sebagai ruang publik. Identifikasi kondisi lalu lintas di Jalan Tunjungan dilakukan untuk mengetahui karakteristik lalu lintas di Jalan Tunjungan ditinjau dari komposisi kendaraan serta volume kendaraan pada waktu tertentu. Penghitungan komposisi kendaraan dan volume kendaraan diperoleh melalui *traffic counting* pada titik tengah Jalan Tunjungan karena Jalan Tunjungan merupakan jalan satu arah, hanya memiliki satu

perpotongan dengan jalan lainnya dan penggunaan lahan di sepanjang jalan tidak memiliki tarikan transportasi yang signifikan.

Berdasarkan hasil survey, moda transportasi dan jenis kendaraan yang melalui Jalan Tunjungan dikelompokkan menjadi 4, yaitu:

- LV (*Light Vehicle*)
- HV (*Heavy Vehicle*)
- MC (*Motorcycle*)
- UM (*Unmotorized Vehicle*)

Setelah melakukan perhitungan setiap jenis kendaraan, kemudian dilakukan konversi jumlah setiap jenis kendaraan menjadi satuan mobil penumpang (smp) untuk dapat mengetahui volume lalu lintas per jamnya. Konversi dilakukan hanya pada jenis kendaraan LV, HV, dan MC dengan nilai konversi masing-masing sebesar 1, 1.3, dan 0.25. Jenis kendaraan UM tidak dikonversikan karena tidak memiliki nilai ekivalensi dan dianggap sebagai hambatan samping. Berikut ini merupakan hasil perhitungan komposisi dan volume lalu lintas yang melalui Jalan Tunjungan pada hari kerja dan hari libur.

Tabel 4.13 Komposisi Kendaraan dan Volume Lalu Lintas di Hari Kerja

Segmen Waktu	Waktu	LV Emp 1	MC Emp 0.25	HV Emp 1.3	UM	Total	
						Kend/ Jam	Smp/ jam
Pagi	07.00 – 08.00	1432	4827	6	17	6274	2647
		1432	1207	8			
	08.00 – 09.00	1412	5528	10	12	6950	2807
		1412	1382	13			
Siang	12.00 – 13.00	1725	5658	12	7	7401	3156
		1725	1415	16			
	13.00 – 14.00	1604	5448	11	3	7063	2980
		1604	1362	14			
Malam	18.00 – 19.00	1247	5377	5	8	6637	2598
		1247	1344	7			
	19.00 – 20.00	1024	5684	3	9	6711	2449
		1024	1421	4			

Sumber: Survei Primer dan Hasil Analisis, 2018

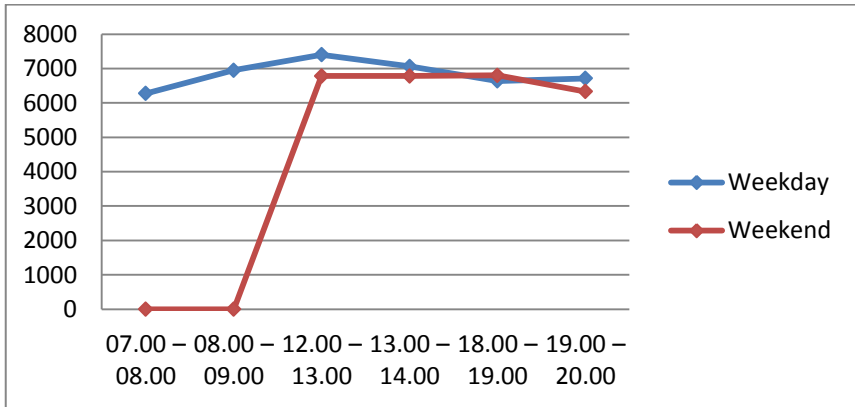
Tabel 4.14 Komposisi Kendaraan dan Volume Lalu Lintas di Hari Libur

Segmen Waktu	Waktu	LV Emp 1	MC Emp 0.4	HV Emp 1.3	UM	Total	
						Kend/Jam	Smp/jam
Pagi	07.00 – 08.00	Car Free Day					
	08.00 – 09.00						
Siang	12.00 – 13.00	1555	5215	11	7	6781	2873
		1555	1304	14			
	13.00 – 14.00	1692	5084	7	16	6783	2972
		1692	1271	9			
Malam	18.00 – 19.00	1107	5691	4	2	6802	2535
		1107	1423	5			

Segmen Waktu	Waktu	LV Emp 1	MC Emp 0.4	HV Emp 1.3	UM	Total	
						Kend/ Jam	Smp/ jam
	19.00 – 20.00	1096	5232	3	0	6331	2408
		1096	1308	4			

Sumber: Survei Primer dan Hasil Analisis, 2018

Grafik 4.5 Volume Kendaraan di Jalan Tunjungan



Sumber: Hasil Analisis, 2018

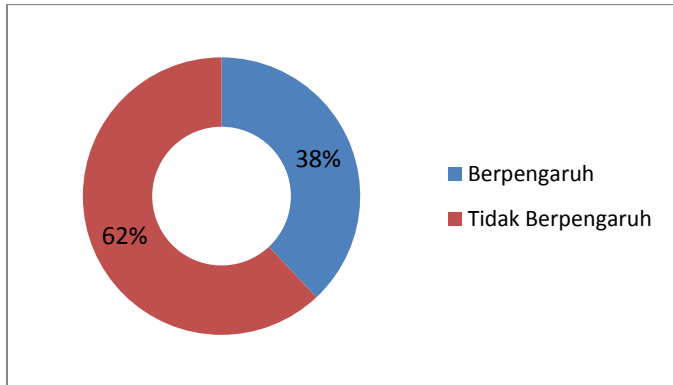
Berdasarkan grafik tersebut dapat dilihat bahwa pergerakan aktivitas kendaraan pada hari kerja dan hari libur cenderung sama. Kepadatan volume kendaraan paling tinggi pada hari kerja memuncak dari pagi hingga siang hari yang kemudian mengalami penurunan pada malam hari. Sementara pada hari libur, pada pagi hari tidak ada kendaraan yang melintas karena adanya kegiatan *car free day*, sedangkan pada siang dan malam hari, kondisi volume lalu lintas cenderung stabil dengan keadaan sedikit lebih rendah dibandingkan pada hari kerja.

4.2.3 Menentukan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik

Dalam menentukan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik, peneliti menggunakan kuisioner dan menyebarkannya ke 100 responden dengan rentang usia 10 – 30 tahun dimana masyarakat dengan rentang usia tersebut banyak menggunakan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik di kondisi eksisting. Kuisioner terdiri atas 18 pertanyaan yang mencakup 4 kriteria penelitian, yaitu jalan yang dinamis, jalan yang aman dan nyaman, jalan yang memiliki aktivitas sosial, dan *complete streets*.

1. Jalan yang Dinamis

Berdasarkan hasil kuisioner yang disebarkan ke 100 responden, didapatkan bahwa penggunaan lahan yang mempengaruhi responden untuk menggunakan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik adalah restoran dan kafe serta pertokoan. Aktivitas bangunan berupa restoran, kafe dan pertokoan dianggap dapat menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk mengunjungi Jalan Tunjungan dan masyarakat dapat menghabiskan waktu lebih lama. Aktivitas bangunan saat ini dianggap belum mampu untuk menarik minat masyarakat untuk menghabiskan waktu yang lama di Jalan Tunjungan karena bangunan yang ada saat ini didominasi oleh kegiatan perkantoran, pertokoan dan hotel.

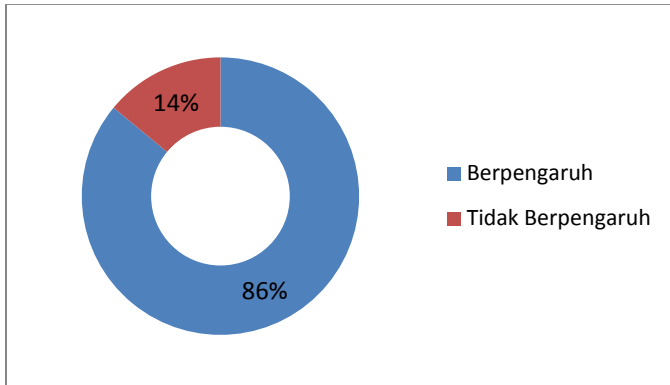
a. Permukiman**Grafik 4.6** Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Permukiman

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Kegiatan kawasan permukiman yang ada di sekitar Jalan Tunjungan bukan merupakan penarik kegiatan utama pengguna jalan. Sebanyak 62% responden berpendapat bahwa keberadaan permukiman tidak mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik karena penduduk di permukiman tersebut hanya melakukan aktivitas di sekitar permukimannya saja. Sementara 38% responden mengatakan bahwa permukiman dapat menjadi daya tarik tersendiri untuk mengunjungi jalan Tunjungan mengingat permukiman di sekitar jalan Tunjungan berpotensi untuk dijadikan kampung wisata.

b. Restoran dan Kafe

Grafik 4.7 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Restoran dan Kafe

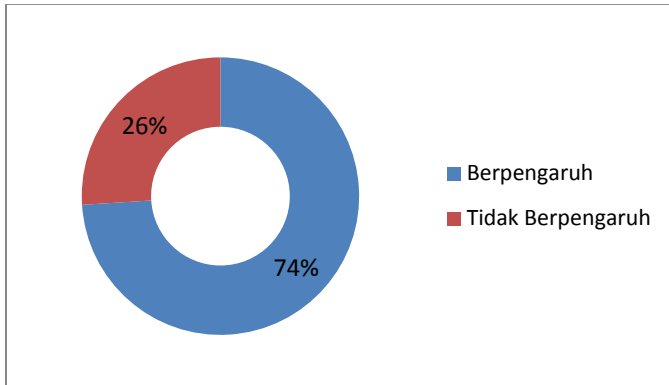


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sebagian besar responden berpendapat bahwa keberadaan restoran, kafe, dan kegiatan komersial lainnya dapat mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Dengan adanya kegiatan tersebut, pengguna jalan dapat tinggal lebih lama di Jalan Tunjungan sehingga menciptakan kegiatan yang dinamis di Jalan Tunjungan.

c. Pertokoan

Grafik 4.8 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Pertokoan

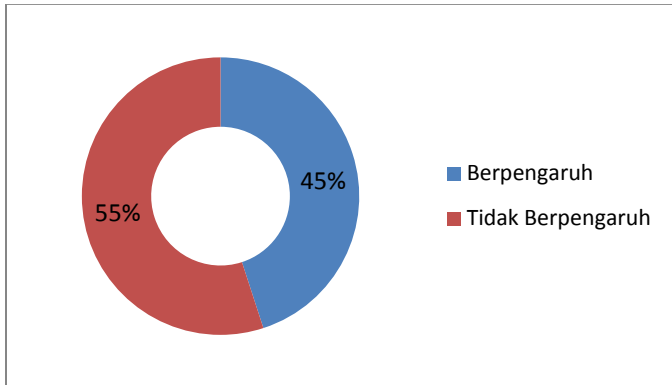


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sama halnya dengan keberadaan restoran dan kafe, keberadaan kegiatan pertokoan di Jalan Tunjungan juga dapat mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik karena dengan adanya kegiatan pertokoan dapat menjadi daya tarik pengunjung serta dapat menciptakan kesan ramai dan hidup di sepanjang jalan sehingga pengguna Jalan Tunjungan dapat berjalan kaki secara santai sambil menikmati suasana jalan yang hidup. Sebaliknya, 26% responden menyatakan tidak berpengaruh mengacu pada kegiatan pertokoan yang ada pada saat ini yang berupa toko alat tulis, toko kacamata, dan toko peralatan kantor. Kegiatan pertokoan tersebut tidak memiliki daya tarik khusus sehingga tidak berpengaruh terhadap penggunaan jalan Tunjungan sebagai ruang publik.

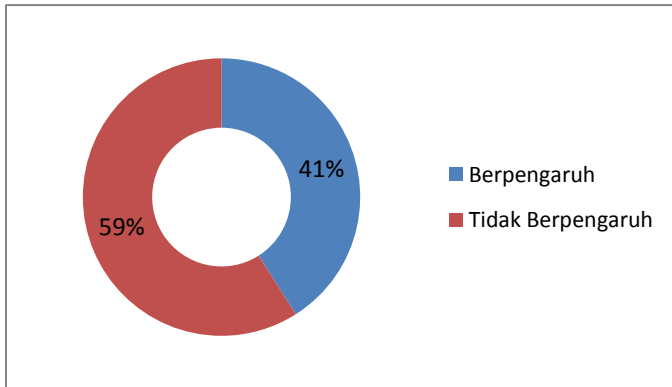
d. Perkantoran

Grafik 4.9 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel
Perkantoran



Sumber: Hasil Analisis, 2018

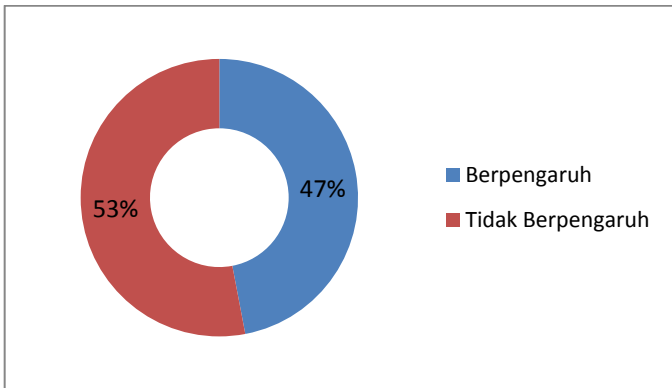
Kegiatan perkantoran yang ada di Jalan Tunjungan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Sebanyak 45% responden yang menyatakan berpengaruh karena banyak pengunjung mal pelayanan publik yang menggunakan Jalan Tunjungan sebagai tempat mereka menunggu dan berinteraksi selama mereka berkegiatan di tempat tersebut. Sementara sebanyak 55% berpendapat sebaliknya karena tidak banyak kegiatan yang ditimbulkan oleh perkantoran selain di mal pelayanan publik tersebut. Selain itu, perkantoran dan bank cenderung bersifat lebih privat sehingga tidak semua orang dapat mengakses dan berkegiatan di tempat tersebut.

e. Hotel**Grafik 4.10** Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Hotel

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sebanyak 59% responden berpendapat bahwa kegiatan hotel yang ada di Jalan Tunjungan tidak mempengaruhi penggunaan Jalan sebagai ruang publik karena hotel memiliki kesan yang eksklusif dimana pada umumnya tidak semua pengguna jalan menjadikan hotel sebagai tujuan utama. Sementara 41% responden lainnya mengatakan bahwa hotel dapat menjadi daya tarik karena eksterior bangunan dan nilai sejarah yang dijadikan sebagai objek untuk berfoto atau sekedar untuk melihat-lihat.

f. Active Frontages



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Bangunan dengan *frontage* yang aktif tidak berpengaruh bagi sebagian besar orang karena pengguna jalan tidak begitu memberikan perhatian pada muka bangunan sehingga tidak menimbulkan dampak apapun bagi aktivitas pengguna jalan. Sementara bagi sebagian orang lainnya, muka bangunan yang aktif dapat meningkatkan estetika jalan dan menjadikan jalan terlihat lebih ramai dan hidup.

Dari hasil kuisioner di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang dapat meningkatkan kedinamisan jalan adalah kegiatan yang dapat menarik pengunjung serta dapat menimbulkan aktivitas lainnya, seperti restoran, kafe, dan kegiatan pertokoan.

Tabel 4.15 Faktor Kriteria Jalan Dinamis yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjangan sebagai Ruang Publik

Variabel	Hasil
Permukiman	Tidak Berpengaruh
Restoran, Kafe, dan Jasa	Berpengaruh
Pertokoan	Berpengaruh
Perkantoran	Tidak Berpengaruh

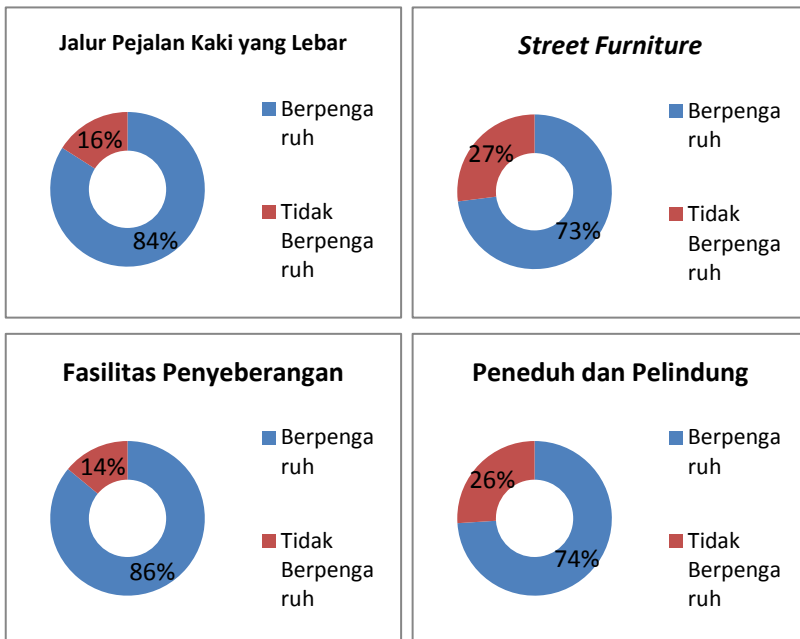
Variabel	Hasil
Hotel	Tidak Berpengaruh
Muka Bangunan yang Aktif	Tidak Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis, 2018

2. Jalan yang Aman dan Nyaman

a. Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Grafik 4.11 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Jalur Pejalan Kaki



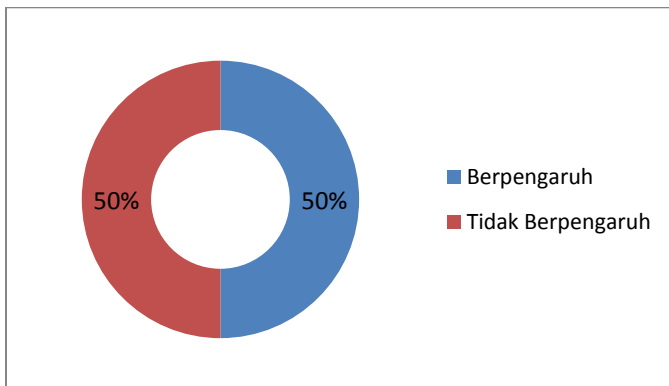
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil kuisioner yang disebarakan ke 100 responden, didapatkan bahwa kondisi jalur pejalan kaki sangat memiliki pengaruh terhadap responden untuk menggunakan Jalan

Tunjungan sebagai ruang publik. Kondisi jalur pejalan kaki dengan lebar yang cukup, dilengkapi dengan peneduh atau pelindung serta perangkat jalan di sepanjang jalur pejalan kaki dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya. Peneduh atau pelindung dapat berupa pohon rindang, kanopi, parasol, *arcade*, atau pelindung lainnya.

b. Kondisi Lalu Lintas

Grafik 4.12 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Kondisi Lalu Lintas



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Kondisi lalu lintas memperoleh hasil kuisisioner yang sama. Sebagian responden mengatakan bahwa kondisi lalu lintas dapat mempengaruhi penggunaan jalan Tunjungan sebagai ruang publik apabila kondisi lalu lintas tidak ramai karena dapat memudahkan pejalan kaki untuk menyebrang jalan serta dapat menjadi tempat bermain anak-anak yang lebih aman. Sementara, sebagian responden mengatakan kondisi lalu lintas tidak mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik karena dengan kondisi yang ada saat ini, masih banyak masyarakat yang tetap mengunjungi dan beraktivitas di Jalan Tunjungan.

Dari hasil kuisioner di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan jalan adalah kondisi jalur pejalan kaki yang lebar dan dilengkapi dengan perangkat jalan sehingga dapat menampung kegiatan dan aktivitas masyarakat.

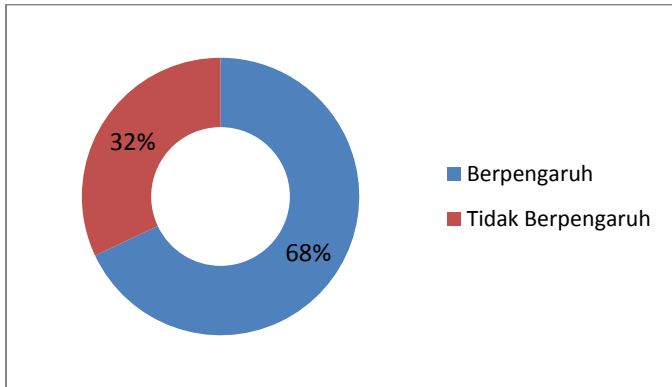
Tabel 4.16 Faktor Kriteria Jalan Aman dan Nyaman yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjangan sebagai Ruang Publik

Variabel	Hasil
Jalur Pejalan Kaki yang Lebar	Berpengaruh
Fasilitas Penyeberangan	Berpengaruh
Peneduh dan Pelindung	Berpengaruh
<i>Street Furniture</i>	Berpengaruh
Kondisi Lalu Lintas	Netral

Sumber: Hasil Analisis, 2018

3. Jalan yang Memiliki Interaksi Sosial

Berdasarkan hasil kuisioner yang disebarkan ke 100 responden, didapatkan bahwa variabel-variabel yang mempengaruhi penggunaan jalan sebagai ruang publik adalah PKL, interaksi sosial masyarakat, dan kegiatan eventual.

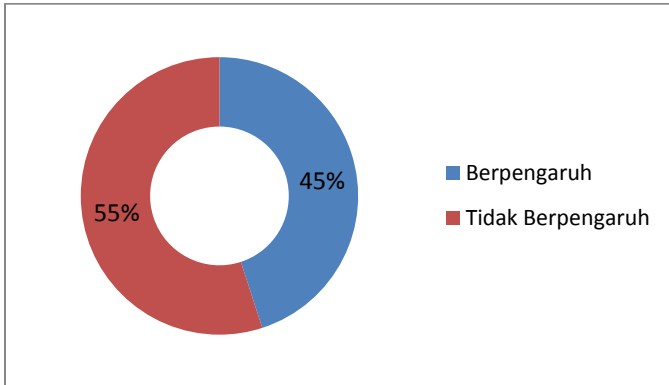
a. PKL**Grafik 4.13** Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel PKL

Sumber: Hasil Analisis, 2018

PKL merupakan aktivitas pendukung jalan yang dapat menimbulkan terjadinya interaksi sosial dan aktivitas lainnya. Sebanyak 68% responden mengatakan bahwa keberadaan PKL mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Hal ini dapat dilihat banyaknya PKL dan warung makan yang buka pada malam hari dan menjadi pusat kegiatan dan menciptakan interaksi sosial antara pengguna jalan. Sementara 32% responden lainnya mengatakan bahwa keberadaan PKL saat ini belum tertata baik sehingga justru menghambat interaksi yang seharusnya dapat terjadi.

b. Aktivitas Kendaraan

Grafik 4.14 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Aktivitas Kendaraan

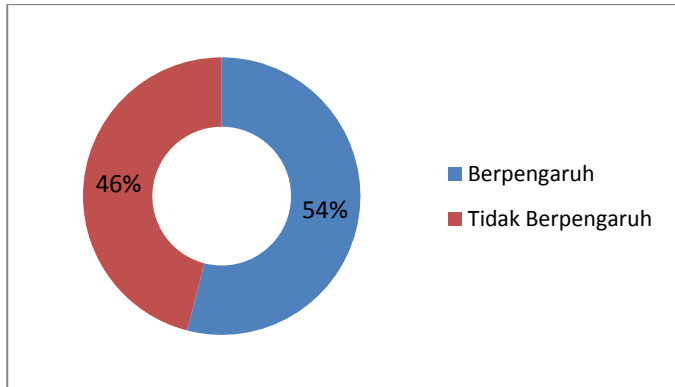


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Aktivitas kendaraan yang ada dimaksud adalah mobilitas keluar masuk bangunan dan aktivitas parkir pinggir jalan. Sebagian besar responden menyatakan bahwa aktivitas tersebut tidak mempengaruhi mereka dalam beraktivitas di Jalan Tunjungan. Hal tersebut karena tidak banyak ditemukan bangunan yang dapat diakses langsung oleh kendaraan selain hotel, gedung Siola, dan bangunan yang memiliki *setback* untuk lahan parkir. Sementara sebagian lainnya mengatakan bahwa aktivitas kendaraan yang parkir membuat mereka tidak nyaman karena lalu lintas jalan menjadi terhambat dan ramai.

c. Interaksi Sosial Masyarakat

Grafik 4.15 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Interaksi Sosial Masyarakat

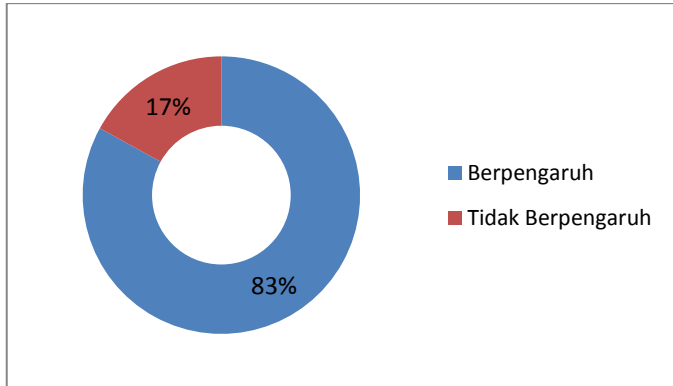


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sebanyak 54% responden melakukan aktivitas di Jalan Tunjungan karena dipengaruhi oleh masyarakat lain yang juga melakukan aktivitas di sana. Sementara sebanyak 46% responden lainnya melakukan aktivitas di Jalan Tunjungan atas keinginan dari diri mereka sendiri.

d. Kegiatan Eventual

Grafik 4.16 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Kegiatan Eventual



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sebanyak 83% melakukan aktivitas di Jalan Tunjungan karena dipengaruhi oleh event-event yang diselenggarakan di Jalan Tunjungan, seperti *car free day* yang diadakan setiap minggu dan Festival Tunjungan yang diadakan setiap bulan. Hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya aktivitas yang terjadi saat *car free day* dan juga padatnya pengunjung festival setiap kali diadakan. Makna ruang publik di Jalan Tunjungan sangat terasa ketika kegiatan-kegiatan tersebut berlangsung.

Dari hasil kuisioner di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya interaksi di Jalan Tunjungan adalah PKL, interaksi yang terjadi antara masyarakat, dan kegiatan eventual.

Tabel 4.17 Faktor Kriteria Jalan yang Memiliki Interaksi Sosial yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik

Variabel	Hasil
PKL	Berpengaruh
Aktivitas Kendaraan	Tidak Berpengaruh
Interaksi Masyarakat	Berpengaruh
Kegiatan Eventual	Berpengaruh

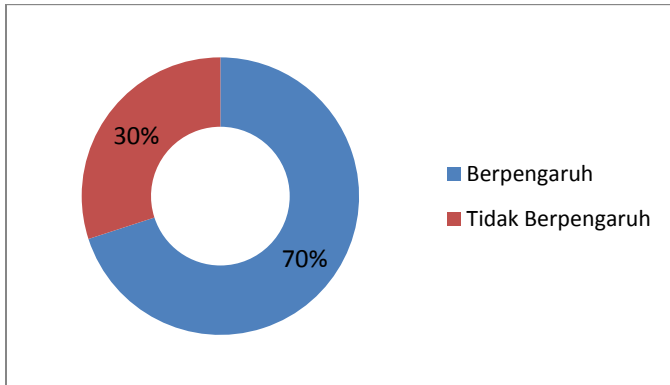
Sumber: Hasil Analisis, 2018

4. Complete Streets

Complete Streets merupakan jalan yang didesain agar dapat diakses oleh semua pengguna jalan segala umur dengan aman, termasuk pejalan kaki, pesepeda, pengendara motor, pengguna angkutan umum, dan mobil pribadi. Penggunaan Jalan Tunjungan saat ini didominasi oleh kendaraan pribadi. Pejalan kaki dan pesepeda masih belum merasa aman untuk menggunakan jalan karena kondisi lalu lintas yang ramai. Selain itu, angkutan umum yang melalui Jalan Tunjungan masih belum memadai.

a. Transportasi Publik

Grafik 4.17 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel
Transportasi Publik

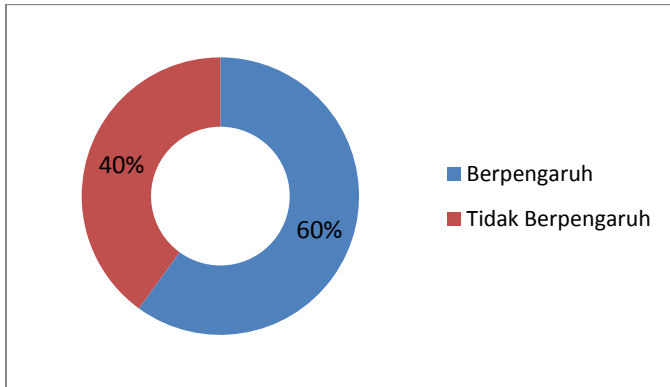


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Penyediaan transportasi publik yang memadai dapat mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Hal tersebut karena Jalan Tunjungan akan lebih mudah diakses oleh semua orang melalui transportasi publik yang melayaninya. 30% responden yang mengatakan bahwa transportasi publik tidak berpengaruh terhadap penggunaan ruang jalan karena masih banyak masyarakat yang pergi ke Jalan Tunjungan menggunakan kendaraan pribadinya.

b. Halte

Grafik 4.18 Rekapitulasi Hasil Kuisisioner Sub Variabel Halte Transportasi Publik

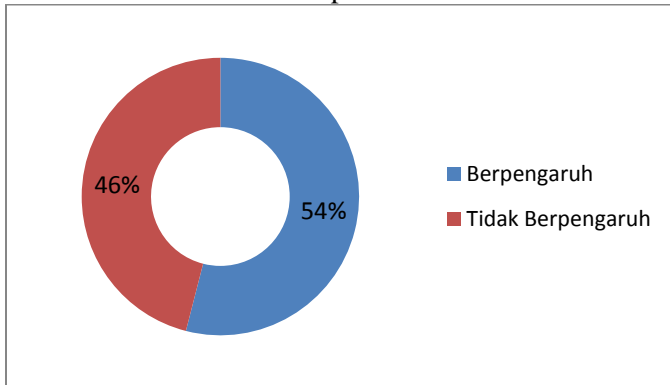


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Halte atau tempat pemberhentian sementara angkutan umum, juga dapat menciptakan aktivitas dan interaksi sosial. Sebanyak 60% responden berpendapat bahwa keberadaan halte dapat mempengaruhi penggunaan jalan sebagai ruang publik karena selain dapat menunjang penggunaan angkutan umum yang lebih baik dan teratur, juga dapat dijadikan tempat untuk berteduh sejenak. Namun, 40% responden lainnya berpendapat bahwa keberadaan halte tersebut justru dapat mengganggu arus lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan dan mengurangi kenyamanan dalam penggunaan jalan sebagai ruang publik.

c. Jalur Sepeda

Grafik 4.19 Rekapitulasi Hasil Kuisioner Sub Variabel Jalur Sepeda



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Jalur khusus sepeda dapat mempengaruhi penggunaan jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Hal tersebut karena selain untuk memfasilitas para pengguna sepeda, jalur sepeda juga dapat membuat jalan Tunjungan menjadi lebih ramah terhadap pejalan kaki karena berpotensi mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Namun, 46% responden berpendapat sebaliknya karena jalur sepeda di Kota Surabaya masih belum berfungsi dengan baik.

Dari hasil kuisioner di atas, dapat disimpulkan bahwa *complete streets* merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik.

Tabel 4.18 Faktor Kriteria Complete Streets yang Mempengaruhi Penggunaan Jalan Tunjungan sebagai Ruang Publik

Variabel	Hasil
Transportasi Publik	Berpengaruh
Halte	Berpengaruh
Jalur Sepeda	Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis, 2018

4.2.4 Merumuskan Konsep Pengembangan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Merumuskan konsep pengembangan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik dapat dilihat dari isu-isu yang didapatkan dari hasil observasi dan hasil analisis pada pembahasan sebelumnya. Isu-isu ini menunjukkan bagaimana kondisi eksisting dari Jalan Tunjungan berdasarkan konsep *Liveable Streets*. Setelah mengetahui isu-isu yang teridentifikasi pada penggunaan Jalan Tunjungan, maka dapat dilakukan perumusan bagaimana konsep pengembangan Jalan Tunjungan yang tepat. Pengembangan Jalan Tunjungan ini dilakukan untuk menghidupkan kembali aktivitas di Jalan Tunjungan, menjadikan Jalan Tunjungan tidak hanya sebagai jalur transportasi tetapi juga sebagai ruang publik bagi masyarakat, dan dapat menjadi karakter dan identitas Kota Surabaya.

Adapun konsep pengembangan Jalan Tunjungan secara makro dalam satu keseluruhan kawasan koridor Jalan Tunjungan didasarkan pada isu kondisi eksisting, literatur, regulasi, dan konsep pengembangan mikro pada **Tabel 4.19**.

Tabel 4.19 Analisis dan Pembahasan Kondisi Eksisting Jalan Tunjungan

Kriteria	Isu	Literatur	Regulasi	Pembahasan
Jalan yang Dinamis	<ul style="list-style-type: none"> - Banyaknya bangunan kosong yang tidak berfungsi lagi di Jalan Tunjungan berpengaruh terhadap aktivitas yang terjadi di Jalan Tunjungan. Bangunan yang berfungsi lebih menarik dan menimbulkan banyak aktivitas di sekitarnya dibandingkan dengan bangunan yang mati. - Penggunaan lahan berupa perkantoran pemerintahan dan sekolah paling banyak menarik aktivitas terjadi. - Penggunaan lahan di Jalan Tunjungan masih didominasi oleh perkantoran, bank, dan hotel dimana tidak membuat pengguna jalan untuk tinggal dan beraktivitas lebih lama. - Beberapa bangunan memiliki muka bangunan yang tidak aktif, seperti bangunan mati, <i>setback</i> ataupun dinding pembatas. 	<p>Aktivitas bangunan merupakan hal utama yang dapat mempengaruhi kegiatan manusia di jalan. Aktivitas bangunan yang menarik akan memberikan alasan bagi masyarakat untuk datang dan kembali ke tempat itu. Namun sebaliknya, apabila tidak ada hal menarik, ruang akan menjadi sepi. Aktivitas bangunan yang beragam dapat membantu sebuah tempat untuk menarik banyak orang pada waktu yang berbeda dalam satu hari sehingga tempat tersebut dapat tetap hidup. Selain itu, desain bangunan yang berorientasi ke jalan juga menciptakan lingkungan fisik yang atraktif yang dapat mendukung kegiatan berjalan kaki serta mendukung terjadinya interaksi sosial (Gehl, 2010).</p> <p>Appleyard (1981) mengklasifikasikan jalan ke dalam beberapa karakteristik berdasarkan jumlah kendaraan yang melintasi jalan tersebut, yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Light street</i> 0-2000 kendaraan perhari, biasanya memiliki parkir pada 2 sisi sudut dan 	<p>Rencana Detail Tata Ruang Kota Surabaya UP. Tunjungan Tahun 2011:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan lahan Kawasan Koridor Jalan Tunjungan direncanakan sebagai kawasan perdagangan dan jasa dengan tipe perdagangan eceran/retail, dan jasa komersil/semi komersil. - Ketinggian bangunan maksimal 120 meter atau 30 lantai. <p>Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 5 Tahun 2005 tentang Pelestarian Bangunan dan/atau Lingkungan Cagar Budaya</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kategori B <ul style="list-style-type: none"> o bangunan dilarang dibongkar kecuali apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak. o dalam hal bangunan cagar budaya sudah tidak utuh lagi maka apabila dilakukan pembangunan harus sesuai dengan bentuk aslinya dan tidak boleh membongkar bagian bangunan yang masih ada. o pemeliharaan dan perawatan bangunan cagar budaya harus dilakukan tanpa mengubah tampang bangunan, warna dan detail serta ornamen bangunan. 	<p>Pemanfaatan ruang Jalan Tunjungan selain sebagai ruang aktivitas lalu lintas kendaraan, juga sebagai ruang aktivitas manusia. Berdasarkan hasil observasi, pemanfaatan ruang jalan Tunjungan sebagai ruang aktivitas manusia masih belum terjadi secara optimal. Adapun aktivitas di Jalan Tunjungan dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya:</p> <p>1. Fungsi dan kondisi bangunan. Fungsi bangunan yang mendominasi di Jalan Tunjungan adalah perkantoran, hotel, dan pertokoan. Fungsi bangunan tersebut berpengaruh terhadap aktivitas pemanfaatan ruang di Jalan Tunjungan, yaitu aktivitas pokok dan aktivitas opsional dan sosial. Aktivitas pokok dipengaruhi oleh fungsi bangunan perkantoran dan hotel dimana sebagian besar masyarakat memiliki kepentingan untuk beraktivitas di tempat tersebut. Sementara aktivitas opsional dan sosial dipengaruhi oleh kondisi bangunan yang ada di Jalan Tunjungan, seperti bangunan lama dan bangunan kosong yang dijadikan sebagai tempat berfoto-foto dan sebagai daya tarik bagi beberapa wisatawan untuk melihat-lihat.</p> <p>2. Aktivitas pendukung. Selain kondisi bangunan, keberadaan</p>
Jalan yang Aman dan	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki yang 			

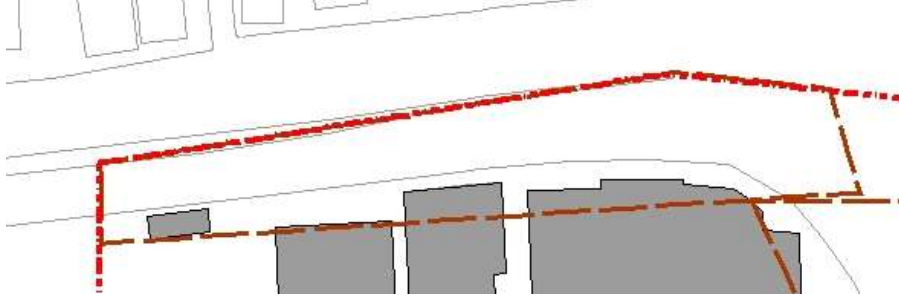
Kriteria	Isu	Literatur	Regulasi	Pembahasan
Nyaman	<p>ada di kawasan Jalan Tunjungan memiliki lebar yang tidak seragam dan beberapa masih di bawah standar yang seharusnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kelengkapan perangkat jalan yang minim. - Peneduh dan pelindung jalur pejalan kaki hanya ada di beberapa ruas jalur pejalan kaki saja. - Kondisi lalu lintas yang padat dan tergolong ramai tidak aman bagi para pejalan kaki untuk menyebrang jalan dengan nyaman. 	<p>memiliki 2 jalur, memiliki <i>setback</i> selebar 7,5 meter yang sudah termasuk jalur pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Medium street</i> 2000-10.000 kendaraan perhari, memiliki karakteristik dengan set back yang lebih kecil yaitu 1,5-2 meter tetapi memiliki pedestrian yang lebar yaitu 4-5 meter. • <i>Heavy street</i> 10.000-20.000 kendaraan perhari • <i>Very heavy street</i> diatas 20.000 kendaraan perhari, memiliki trotoar dengan lebar 22 meter dan 5 dan 6 lajur, dan set back 2 meter. <p>Jalan harus memiliki tempat yang menjadi ruang komunal, dimana orang-orang bisa merasa senang kemudian mereka bisa bersosialisasi dengan mudah dan tidak terdapatnya orang asing (<i>Project for Public Spaces, 201</i>).</p> <p>Ketersediaan pilihan moda transportasi memberikan kebebasan bagi orang-orang untuk mengontrol kehidupannya. Penyediaan pilihan moda transportasi ini sangat membantu bagi mereka yang tidak bisa</p>	<ul style="list-style-type: none"> o dalam upaya restorasi/rehabilitasi atau rekonstruksi dimungkinkan adanya perubahan tata ruang bagian dalam, sepanjang tidak mengubah struktur utama bangunan. o di dalam persil atau lahan bangunan cagar budaya dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi satu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama. <p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki yang dianjurkan pada kawasan pertokoan/perbelanjaan/hiburan adalah selebar 4 meter. - Penyediaan jalur hijau pada jalur pejalan kaki dengan bentuk tanaman peneduh. - Penyediaan tempat duduk dan tempat sampah di luar ruang bebas jalur pejalan kaki. <p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana</p>	<p>aktivitas pendukung di sekitar Jalan Tunjungan juga berpengaruh terhadap terjadinya aktivitas masyarakat. Aktivitas opsional dan sosial lebih banyak ditemukan dan terjadi di sekitar PKL dan warung makan yang ada di sekitar Jalan Tunjungan.</p> <p>3. Kondisi jalur pejalan kaki. Aktivitas manusia lebih banyak terjadi pada jalur pejalan kaki yang lebih lebar dan memiliki kelengkapan <i>street furniture</i>, seperti kursi.</p> <p>4. Kondisi lalu lintas. Jalan Tunjungan memiliki volume lalu lintas yang cukup tinggi, baik pada pagi, siang, maupun malam hari. Hal ini menjadi salah satu penyebab sedikitnya aktivitas yang terjadi di Jalan Tunjungan. Namun, apabila Jalan Tunjungan ditutup untuk event tertentu, seperti <i>car free day</i> atau Festival Kuliner, Jalan Tunjungan akan menjadi ruang publik yang banyak digunakan dan dikunjungi oleh masyarakat Surabaya untuk melakukan aktivitas dan berinteraksi.</p> <p>Selain itu, kebijakan Pemerintah Kota Surabaya yang mengadakan event-event pada setiap bulannya dalam upaya menjadikan Jalan Tunjungan sebagai identitas dan daya tarik Kota Surabaya berkontradiksi dengan status fungsi Jalan</p>
Jalan yang Memiliki Interaksi Sosial	<ul style="list-style-type: none"> - Aktivitas yang terjadi hanya untuk waktu yang singkat dan cenderung dilakukan oleh perseorangan. - Tidak ada titik atraksi yang dapat menarik masyarakat untuk berkumpul bersama untuk sekedar bersantai dan melakukan interaksi. - Aktivitas mendukung terjadinya aktivitas opsional dan sosial. 			
Complete	<ul style="list-style-type: none"> - Belum ada moda transportasi 			

Kriteria	Isu	Literatur	Regulasi	Pembahasan
<i>Streets</i>	publik yang memadai untuk melayani masyarakat untuk pergi ke Jalan Tunjungan.	mengemudi, seperti orang lanjut usia, anak-anak, difabel, dan masyarakat berpendapatan rendah (<i>Smart Growth America</i> , 2016).	<p>Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan sarana penunjang pada area yang ditetapkan sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki. - Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area berjualan memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area berdagang 1:1,5. <p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halte/shelter bus terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik potensial kawasan dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal. - Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki untuk sepeda harus mempertimbangkan kebutuhan ruang untuk kegiatan bersepeda minimal selebar 1,5 meter. 	Tunjungan berdasarkan RTRW Kota Surabaya yaitu sebagai jalan arteri sekunder. Jalan arteri sekunder merupakan jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kota. Sehingga, status fungsi Jalan Tunjungan sebagai arteri sekunder tidak sesuai apabila ingin mengembangkan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik. Oleh karena itu, perlu adanya penyesuaian status fungsi jalan Tunjungan dengan konsep pengembangan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik.

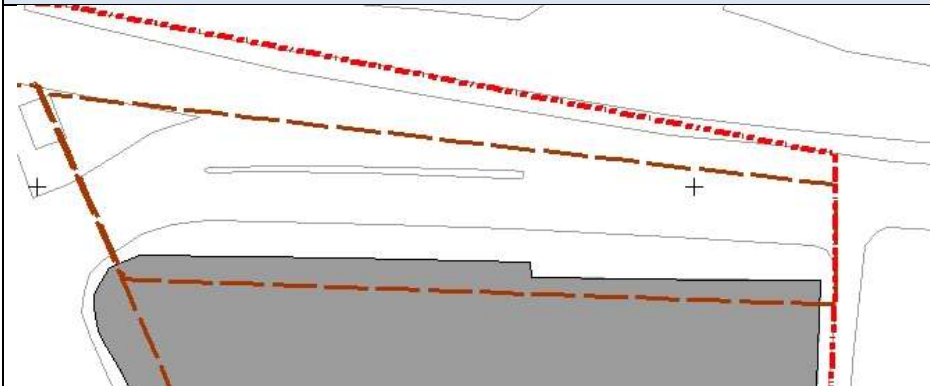
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil observasi, literatur, dan regulasi pada **Tabel 4.19** maka dapat dirumuskan konsep pengembangan secara mikro dalam tiap unit amatan dan makro pada keseluruhan kawasan koridor Jalan Tunjungan. Berikut merupakan konsep pengembangan mikro dan makro dalam tiap unit amatan di kawasan koridor Jalan Tunjungan:

Tabel 4.20 Konsep Pengembangan Mikro Kawasan Koridor Jalan Tunjungan

Unit Amatan 1		
	Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Sekolah
	Lebar Jalur Pejalan Kaki	3.4 meter
	Street Furniture	Kursi, Tempat Sampah, dan Lampu Penerangan Jalan
	Fasilitas Penyeberangan	Ada
	Frontage Bangunan	Pasif
Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Adanya aktivitas keluar masuk kendaraan antar jemput ke sekolah di pagi hari. Aktivitas dipengaruhi oleh fungsi bangunan. Aktivitas didominasi oleh pelajar dan orang tua pelajar antar jemput. Jenis aktivitas yang mendominasi adalah aktivitas pokok yaitu bersekolah dan antar jemput. Aktivitas opsional dan sosial ditemukan ketika saat sekolah selesai dimana pelajar cenderung berkumpul di depan sekolah, duduk dan mengobrol sambil menunggu jemputan. Tidak begitu banyak aktivitas yang terjadi saat malam hari karena fungsi bangunan yang sudah tidak beroperasi lagi. Terdapat beberapa PKL yang ditemukan menetap pada saat sekolah aktif beroperasi. 	<p>Pada unit amatan 1, aktivitas bangunan dominan adalah kegiatan pendidikan sekolah. Selain itu, terdapat bangunan kosong yang tidak berfungsi baik pada pagi hari maupun malam hari sehingga aktivitas terpusat hanya di depan gerbang sekolah saja. Pemanfaatan ruang jalan hanya terbatas pada jalur pedestrian saja, selain berjalan kaki ditemukan juga aktivitas opsional dan sosial lainnya, seperti duduk dan mengobrol yang dilakukan oleh para pelajar. Sementara pada jalur kendaraan hanya digunakan untuk aktivitas lalu lintas kendaraan dan aktivitas bersepeda. Selain itu, lebar jalur pejalan kaki pada unit amatan 1 masih belum memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, yaitu selebar 4 meter.</p>	<p>Perlu adanya wadah atau ruang yang dapat mengakomodasi para pelajar dan masyarakat lainnya dalam beraktivitas di ruang jalan dengan aman dan nyaman. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimalisasi lebar jalur pejalan kaki sesuai dengan pedoman yang berlaku. - Bekerja sama dengan pemilik bangunan yang kosong untuk mengaktifkan kembali fungsi bangunan dengan fungsi bangunan yang dapat menjadi tempat berkumpul dan bersosialisasi. - Memberikan jalur khusus sepeda dengan penandaan marka di jalur kendaraan.

Unit Amatan 2



Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Perkantoran
Lebar Jalur Pejalan Kaki	5.4 meter
Street Furniture	Kursi
Fasilitas Penyeberangan	Ada
Frontage Bangunan	Aktif

Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan aktivitas pendukung. Aktivitas didominasi oleh masyarakat usia menengah dan lanjut. Jenis aktivitas yang mendominasi oleh aktivitas pokok masyarakat yang berkepentingan di Mal Pelayanan Publik. Aktivitas opsional dan sosial banyak terjadi di depan Mal Pelayanan Publik, berupa duduk-duduk sambil menunggu atau mengobrol. Tidak begitu banyak aktivitas yang ditemukan pada malam hari selain berjalan kaki. 	<p>Pada unit amatan 2, fungsi bangunan sangat aktif pada pagi hingga sore hari, yaitu berupa Mal Pelayanan Publik yang memicu terjadinya aktivitas pokok masyarakat. Pemanfaatan ruang jalan hanya terjadi di jalur pejalan kaki dan pelataran depan Mal Pelayanan Publik. Adapun aktivitas yang banyak ditemukan pada pagi dan siang hari adalah aktivitas menunggu, baik dalam keadaan berdiri maupun duduk. Hal ini dilakukan oleh masyarakat yang memiliki kepentingan di Mal Pelayanan Publik. Meskipun lebar jalur pejalan kaki sudah memenuhi ketentuan pedoman, namun ketersediaan perangkat jalan masih kurang memadai karena banyak masyarakat yang duduk di area tangga ataupun di pinggir trotoar di sekitar Mal Pelayanan Publik.</p>	<p>Perlu adanya peningkatan penyediaan perangkat jalan untuk menunjang aktivitas yang terjadi di unit amatan 2. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan kursi yang cukup agar masyarakat dapat menunggu dengan nyaman - Menyediakan amenitas lain, seperti <i>vending machine</i>.

Unit Amatan 3



Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Perkantoran
Lebar Jalur Pejalan Kaki	Barat: 6.7 meter Timur: 3.3 meter
<i>Street Furniture</i>	Kursi, Tempat Sampah, Lampu Penerangan Jalan
Fasilitas Penyeberangan	Ada
<i>Frontage</i> Bangunan	Sebagian Aktif

Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan aktivitas pendukung. Aktivitas didominasi oleh masyarakat usia menengah dan lanjut. Jenis aktivitas yang mendominasi oleh aktivitas pokok masyarakat yang berkepentingan di Mal Pelayanan Publik. Aktivitas opsional dan sosial banyak terjadi di depan Mal Pelayanan Publik, berupa duduk-duduk sambil menunggu atau mengobrol. Tidak begitu banyak aktivitas yang ditemukan pada malam hari selain berjalan kaki. Aktivitas opsional dan sosial hanya terjadi di jalur pejalan kaki bagian timur. Banyak aktivitas transportasi publik untuk menaik-turunkan dan menjemput penumpang dan akses masuk menuju fasilitas perparkiran. 	<p>Pada unit amatan 3, fungsi bangunan sangat aktif pada pagi dan siang hari dengan fungsi bangunan Mal Pelayanan Publik dan toko elektronik yang memicu terjadinya aktivitas pokok. Pemanfaatan ruang jalan terjadi di jalur pedestrian pada hari kerja, dimana aktivitas yang mendominasi adalah aktivitas pokok pada pagi dan siang hari berupa aktivitas menunggu, duduk-duduk dan berdiri. Sementara aktivitas opsional dan sosial terjadi pada pagi dan siang hari karena adanya PKL, dan pada malam hari berupa aktivitas berfoto, duduk-duduk, dan berjalan kaki. Pada hari libur, pemanfaatan ruang jalan juga terjadi di jalur untuk kendaraan pada pagi hari dimana banyak aktivitas opsional dan sosial terjadi karena adanya event <i>car free day</i>, namun pada siang hari ketika jalur untuk kendaraan sudah berfungsi seperti semula, tidak banyak aktivitas yang ditemukan pada unit amatan ini.</p>	<p>Perlu adanya fungsi bangunan yang dapat menjadi daya tarik bagi masyarakat sehingga aktivitas yang terjadi dapat berlangsung lebih lama dan berkelanjutan. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Memberikan kebijakan insentif dan disinsentif bagi bangunan yang menyediakan fungsi aktivitas bangunan yang dapat menjadi daya tarik dan menimbulkan terjadinya aktivitas opsional dan sosial pada sebagian atau seluruh lantai dasarnya.

Unit Amatan 4



Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Pertokoan, Bank, dan Bangunan Kosong
Lebar Jalur Pejalan Kaki	Barat: 5.9 meter Timur: 6.6 meter
<i>Street Furniture</i>	Kursi, Tempat Sampah, dan Lampu Penerangan Jalan
Fasilitas Penyeberangan	Tidak ada
<i>Frontage</i> Bangunan	Sebagian besar pasif

Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas tidak dipengaruhi oleh fungsi bangunan. Tidak begitu banyak ditemukan aktivitas pokok, opsional maupun sosial yang terjadi di unit amatan ini pada setiap segmen waktu. Aktivitas opsional dan sosial berupa aktivitas berfoto di sekitar bangunan lama yang kosong dan tidak berfungsi atau sekedar duduk-duduk di kursi yang ada di sekitar unit amatan. 	<p>Pada unit amatan 4, fungsi bangunan tidak begitu berpengaruh pada aktivitas yang terjadi di ruang jalan. Aktivitas opsional dan sosial banyak ditemukan pada saat event <i>car free day</i> di pagi hari pada hari libur. Selain pada segmen waktu tersebut, aktivitas opsional dan sosial yang ditemukan hanya aktivitas berfoto di sekitar bangunan lama. Bangunan pertokoan yang berupa tokoacamata dan toko alat tulis tidak memengaruhi pemanfaatan ruang jalan sebagai tempat aktivitas meskipun kedua bangunan toko tersebut memiliki <i>frontage</i> yang aktif.</p>	<p>Perlu adanya fungsi bangunan yang dapat menciptakan terjadinya aktivitas opsional dan sosial secara berkelanjutan di unit amatan ini. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengaktifkan kembali bangunan lama yang kosong dengan fungsi bangunan yang dapat menjadi daya tarik dan sebagai tempat berkumpul dan bersosialisasi.

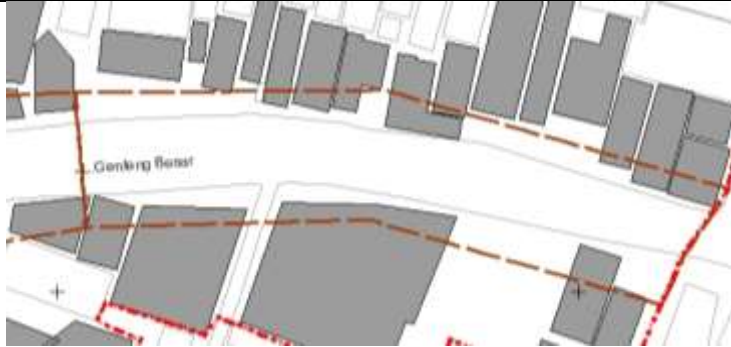
Unit Amatan 5



Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Pertokoan
Lebar Jalur Pejalan Kaki	Barat: 5.4 dan 3 meter Timur: 6.1 dan 7.1 meter
<i>Street Furniture</i>	Kursi, Tempat Sampah, dan Lampu Penerangan Jalan
Fasilitas Penyeberangan	Ada
<i>Frontage</i> Bangunan	Sebagian besar pasif

Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan aktivitas pendukung Aktivitas didominasi oleh karyawan, pengendara ojek online, dan masyarakat sekitar. Aktivitas pendukung aktif beroperasi pada malam hari. Aktivitas pokok berupa bekerja, berbelanja, dan kepentingan di bank. Aktivitas opsional dan sosial berupa berfoto, melihat-lihat, duduk-duduk, dan mengobrol. 	<p>Pada unit amatan 5, terdapat banyak bangunan dengan fungsi bangunan pertokoan dan perkantoran sehingga pada unit amatan ini suasana jalan terasa lebih aktif. Selain itu, terdapat juga beberapa bangunan lama yang menjadi daya tarik untuk menjadi spot berfoto oleh pejalan kaki maupun masyarakat umum. Sepanjang hari dapat ditemukan PKL dan aktivitas opsional dan sosial yang terjadi di sekitar PKL tersebut. Aktivitas opsional dan sosial lebih banyak terjadi pada malam hari dimana fungsi bangunan sudah mulai tidak aktif beroperasi dan digantikan oleh PKL. Pemanfaatan ruang jalan sebagai ruang aktivitas tidak hanya terbatas pada jalur pejalan kaki saja, namun juga di jalur kendaraan pada malam hari di Jalan Genteng Besar.</p>	<p>Perlu adanya wadah yang mampu menampung aktivitas yang sudah ada dan dapat berpotensi untuk meningkatkan terjadinya aktivitas-aktivitas lainnya. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penyediaan ruang publik dalam bentuk plaza yang dapat menampung baik aktivitas manusia maupun Pedagang Kaki Lima yang berfungsi sebagai tempat untuk berinteraksi dan bersosialisasi. - Optimalisasi lebar jalur pejalan kaki sesuai dengan pedoman penyediaan jalur pejalan kaki di perkotaan dan peningkatan penyediaan perangkat jalan berupa kursi, tempat sampah, atau perangkat jalan lainnya sesuai dengan kebutuhan.

Unit Amatan 6



Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Pertokoan
Lebar Jalur Pejalan Kaki	Utara: 3 meter Selatan: 3.4 meter
Street Furniture	Lampu Penerangan Jalan
Fasilitas Penyeberangan	Tidak Ada
Frontage Bangunan	Aktif


Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas dipengaruhi oleh fungsi bangunan dan aktivitas pendukung. Aktivitas parkir kendaraan mendominasi baik pada pagi, siang, maupun malam hari. PKL dan warung makan tenda aktif beroperasi pada malam hari dengan memanfaatkan sebagian ruang jalan. Aktivitas pendukung menciptakan aktivitas opsional dan sosial terjadi. 	<p>Pada unit amatan 6, fungsi bangunan dan aktivitas pendukung sangat memengaruhi terjadinya aktivitas pokok, opsional maupun sosial. Aktivitas pokok terjadi karena adanya pasar dan pertokoan di sekitar unit amatan 6, sementara aktivitas opsional dan sosial banyak terjadi pada malam hari ketika PKL dan warung makan mulai aktif beroperasi. Pemanfaatan ruang jalan tidak hanya terbatas pada jalur pejalan kaki saja, namun juga pada jalur kendaraan yang digunakan sebagai tempat PKL dan warung makan serta aktivitas perparkiran kendaraan. Jalur pejalan kaki yang tidak begitu lebar tidak banyak dimanfaatkan oleh masyarakat untuk beraktivitas dan berinteraksi.</p>	<p>Perlu adanya aturan dan regulasi terkait pemanfaatan ruang jalan dan penataan PKL dan warung makan di Jalan Genteng Besar sehingga Jalan Genteng Besar menjadi jalan yang ramah pejalan kaki. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membatasi aktivitas kendaraan yang parkir dan keluar atau masuk Jalan Genteng Besar. - Optimalisasi desain jalur pejalan kaki sehingga berfungsi sebagaimana harusnya. - Penataan PKL dan warung makan tenda yang ada di Jalan Genteng Besar.

Unit Amatan 7





Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Hotel dan Perkantoran
Lebar Jalur Pejalan Kaki	Barat: 4.4 meter Timur: 7.1 meter
<i>Street Furniture</i>	Kursi, Tempat Sampah, dan Lampu Penerangan Jalan
Fasilitas Penyeberangan	Tidak Ada
<i>Frontage</i> Bangunan	Sebagian besar pasif

Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Fungsi bangunan tidak begitu memengaruhi aktivitas yang terjadi. Terdapat beberapa aktivitas pendukung di sekitar unit amatan, berupa pedagang asongan dan penjual makanan. Aktivitas opsional dan sosial banyak ditemukan pada malam hari, berupa berfoto dan melihat-lihat di jalur pejalan kaki sebelah timur, dan di sekitar bangunan lama yang memiliki muka bangunan menarik, seperti Hotel Majapahit. Terdapat banyak bangunan kosong yang tidak aktif beroperasi. 	<p>Pada unit amatan 7, meskipun kondisi jalur pejalan kaki yang sudah memenuhi kriteria yang sesuai dan memiliki perangkat jalan yang lengkap, namun masih belum banyak aktivitas yang terjadi. Fungsi bangunan yang didominasi oleh keberadaan hotel, perkantoran, dan bangunan kosong membatasi aktivitas yang terjadi. Aktivitas paling banyak terjadi pada malam hari dan cukup beragam dibandingkan dengan unit amatan lainnya, yaitu berupa berfoto-foto, melihat-lihat, <i>skateboarding</i>, atau hanya sekedar duduk-duduk saja. Sementara pada pagi dan siang hari aktivitas hanya terjadi di sekitar pedagang asongan dan makanan saja. Pemanfaatan ruang jalan terbatas pada jalur pejalan kaki, terutama jalur pejalan kaki sisi barat karena kondisi jalur pejalan kaki sisi barat lebih baik kondisinya, dari segi lebar,</p>	<p>Perlu adanya daya tarik dari fungsi bangunan yang dapat meningkatkan aktivitas yang dapat terjadi agar lebih beragam. Hal ini dapat dilakukan dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bekerja sama dengan pemilik bangunan kosong untuk mengaktifkan kembali bangunan tersebut dengan fungsi bangunan yang dapat menjadi daya tarik atau tempat berkumpul masyarakat, seperti restoran, kafe, atau pertokoan. - Optimalisasi kondisi jalur pejalan kaki sisi timur dengan melengkapi perangkat jalan sesuai dengan kebutuhan.

	kelengkapan perangkat jalan, dan penerangan, daripada jalur pejalan kaki di sebelah timur.	
Unit Amatan 8		
	Penggunaan Lahan yang Mendominasi	Pertokoan
	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Barat: 3 meter Timur: 6.1 meter
	<i>Street Furniture</i>	Kursi dan Lampu Penerangan Jalan
	Fasilitas Penyeberangan	Tidak Ada
	<i>Frontage</i> Bangunan	Sebagian besar pasif
Aktivitas	Analisis	Konsep Pengembangan
<ul style="list-style-type: none"> Fungsi bangunan dan <i>frontage</i> bangunan yang pasif memengaruhi aktivitas yang terjadi. Tidak banyak aktivitas yang ditemukan, baik aktivitas pokok maupun aktivitas opsional dan sosial pada setiap segmen waktu. 	Pada unit amatan 8, sangat jarang ditemukan aktivitas manusia lainnya selain aktivitas kendaraan dan aktivitas berjalan kaki. Hal ini karena sedikitnya bangunan yang ada di unit amatan ini dan keberadaan ruang terbuka yang dibatasi oleh tembok pembatas. Selain itu, lebar jalur pejalan kaki pada salah satu sisi juga masih belum sesuai dengan pedoman yang ada.	<p>Perlu adanya pengadaan daya tarik pada unit amatan 8 agar menjadi lebih hidup. Hal ini dapat dicapai dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pemanfaatan lahan terbuka menjadi ruang terbuka publik dalam bentuk plaza yang dapat menjadi wadah berkumpul dan beraktivitas masyarakat. - Optimalisasi desain jalur pejalan kaki dengan cara menyesuaikan lebar sesuai dengan pedoman dan menambah perangkat jalan sesuai dengan kebutuhan.

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Tabel 4.19 Konsep Pengembangan Makro

Konsep	
<p>Tujuan: Menjadikan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik yang aktif, aman, nyaman, dan inklusif.</p> <p>Konsep: Membatasi arus lalu lintas yang masuk ke Jalan Tunjungan dengan rekayasa lalu lintas sebagai upaya menjadikan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik.</p>	
Kriteria	
Jalan yang Dinamis	<p>Tujuan: Menciptakan Jalan Tunjungan yang memiliki fungsi bangunan yang aktif dan dinamis baik pada pagi, siang, maupun malam hari.</p> <p>Konsep: Mengaktifkan kembali bangunan yang mati dengan fungsi bangunan yang dapat menjadi daya tarik atau menjadi titik berkumpul masyarakat, seperti kafe, restoran, atau pertokoan dengan tetap memperhatikan aturan-aturan bangunan cagar budaya yang berlaku.</p>
	 <p><i>Sumber: image.google.com</i> <i>Diakses pada 26 April 2018</i></p>  <p><i>Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018</i></p>
<p>Kriteria</p>	
Jalan yang Aman dan Nyaman	<p>Tujuan: Menciptakan Jalan Tunjungan yang dapat digunakan oleh semua masyarakat tanpa terkecuali dengan nyaman dan aman</p>

Konsep:

- Optimalisasi desain jalur pejalan kaki dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku, yaitu dengan lebar minimal 4 meter pada semua unit amatan dengan jalur pejalan kaki yang masih belum sesuai.
- Menyediakan fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki yang dapat meningkatkan rasa nyaman ketika menggunakannya dan tersebar secara merata di seluruh unit amatan Jalan Tunjungan. Fasilitas tersebut berupa kursi, tempat sampah, dan lampu penerangan jalan.



*Sumber: image.google.com
Diakses pada 26 April 2018*

Konsep:





Menyediakan fasilitas pelindung dan peneduh untuk jalur pejalan kaki pada seluruh unit amatan di kawasan Jalan Tunjungan. Fasilitas pelindung dan peneduh tersebut dapat dalam bentuk buatan atau alami. Fasilitas pelindung dan peneduh buatan dapat berupa kanopi atau arcade, sementara pelindung dan peneduh alami dapat berupa pohon rindang.






*Sumber: image.google.com
Diakses pada 26 April 2018*



Sumber: Dokumentasi penulis, 2018

	<p><u>Konsep:</u> Menyediakan fasilitas pendukung yang diperuntukan bagi penyandang disabilitas yang tersebar secara merata di seluruh unit amatan di kawasan Jalan Tunjungan agar dapat memudahkan akses bagi penyandang disabilitas untuk menggunakan Jalan Tunjungan. Fasilitas tersebut berupa guiding block atau ubin penunjuk arah untuk penyandang tuna netra dan bollard yang berfungsi untuk meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan.</p>	 <p><i>Sumber: image.google.com Diakses pada 26 April 2018</i></p>  <p><i>Sumber: Dokumentasi penulis, 2018</i></p>
Kriteria		
Jalan yang memiliki Interaksi Sosial	<p><u>Tujuan:</u> Menciptakan Jalan Tunjungan yang dapat memicu terjadinya interaksi sosial antara masyarakat dan memberikan rasa nyaman bagi masyarakat untuk dapat tinggal lebih lama.</p> <p><u>Konsep:</u> Menyediakan tempat bagi PKL atau street vendor baik di lahan tersendiri maupun di sebagian jalur pejalan kaki dengan syarat tidak mengganggu aktivitas berjalan kaki. Tempat tersebut dapat dalam bentuk plaza dengan mengalihkan fungsi lahan parkir beberapa bangunan.</p>	  <p><i>Sumber: image.google.com</i></p>

		Diakses pada 26 April 2018
Kriteria		
<i>Complete Streets</i>	<p>Tujuan: Menciptakan Jalan Tunjungan yang dapat memfasilitasi setiap moda transportasi dan penggunanya agar dapat mengakses Jalan Tunjungan dengan mudah dan nyaman.</p> <p>Konsep:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meminimalisasi aktivitas kendaraan yang ada di Jalan Tunjungan dengan cara mengalihkan setiap kegiatan parkir kendaraan pribadi pada <i>setback</i> bangunan ke Gedung Siola, kecuali kegiatan parkir yang sudah diatur, seperti parkir zona <i>on street</i>. • Memfasilitasi pengguna transportasi publik dengan menyediakan halte yang dapat digunakan untuk menunggu bus kota dengan nyaman dan dilengkapi dengan fasilitas sesuai dengan ketentuan. • Memfasilitasi pengguna sepeda dengan menyediakan fasilitas untuk sepeda seperti tempat parkir khusus sepeda yang aman dan pemberian marka jalur sepeda di jalan raya ataupun jalur pejalan kaki. 	
		 <p>Sumber: image.google.com Diakses pada 26 April 2018</p>   <p>Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018</p>

Sumber: Hasil Analisis, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil sasaran satu, yaitu identifikasi karakteristik fisik kawasan koridor Jalan Tunjungan, didapatkan karakteristik dari masing-masing aspek fisik yang ada di kawasan koridor Jalan Tunjungan. Penggunaan lahan yang mendominasi di kawasan tersebut adalah permukiman dan perdagangan dan jasa dengan kondisi muka bangunan didominasi oleh muka bangunan tidak aktif. Jalur pejalan kaki pada kawasan penelitian sebagian besar sudah memenuhi standar dimensi lebar jalur pejalan kaki. Namun, kelengkapan perangkat jalan dan desain jalur pejalan kaki masih memerlukan peningkatan.

Sementara itu, karakteristik pemanfaatan ruang di kawasan koridor Jalan Tunjungan didominasi oleh aktivitas berjalan kaki, dan duduk sambil disertai aktivitas lainnya seperti menunggu, bermain ponsel, atau menelepon. Aktivitas-aktivitas tersebut paling banyak terjadi pada pagi hari di hari kerja dan malam hari di hari libur. Aktivitas yang terjadi juga dipengaruhi oleh aktivitas bangunan, kondisi jalur pejalan kaki, dan kondisi bangunan yang ada di kawasan koridor Jalan Tunjungan. Sementara itu, kondisi lalu lintas di Jalan Tunjungan memiliki jumlah kendaraan per jam sebesar 6674 kend/jam pada hari libur dan 6839 kend/jam pada hari kerja.

Konsep pengembangan dirumuskan berdasarkan hasil observasi, literatur, dan hasil kuisioner yang menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh dalam penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik adalah aktivitas bangunan berupa restoran atau kafe, aktivitas bangunan pertokoan, kondisi jalur pejalan kaki, PKL, interaksi sosial masyarakat, kegiatan eventual, dan penyediaan moda transportasi yang lengkap. Oleh karena itu, rumusan konsep pengembangan difokuskan untuk penggunaan lahan yang dapat menjadi daya tarik, peningkatan kualitas jalur pejalan kaki, dan penyediaan moda transportasi yang memadai.

5.2 Rekomendasi

1. Perlu adanya usaha dari pemerintah maupun pihak swasta untuk menghidupkan kembali Jalan Tunjungan dengan menciptakan daya tarik yang berkelanjutan dan tidak hanya mengandalkan kegiatan atau event yang diselenggarakan secara berkala saja.
2. Perlu adanya penelitian lanjutan terkait penggunaan jalan sebagai ruang publik ditinjau perilaku penggunaanya berdasarkan jenis kelamin, kelompok umur, jumlah pengguna, dan detail aktivitas.
3. Perlu adanya studi lanjutan terkait rekayasa lalu lintas apabila adanya pembatasan lalu lintas di Jalan Tunjungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggriani, N. 2011. Ruang Terbuka Hijau Diperkotaan. Klaten: Penerbit Yayasan Humaniora.
- Anggriani, N. 2009. Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota. Klaten: Penerbit Yayasan Humaniora.
- Appleyard, Bruce. 2006. At Home in The Zone : Creating livable streets in the U.S.
- Appleyard, Donald. 1981. Livable Streets. Los Angeles : University of California Press.
- Arifin, Z., Ikaputra, Saifullah, A. 2004. Arahan Penataan Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik pada Kawasan Komersial Kajian Pada Setting Elemen Fisik dan Aktifitas. Teknosains, 17(3), Juli 2004 : Universitas Gadjah Mada, Jogjakarta.
- Booth, Norman K. 1987. Unsur-Unsur Dasar Perancangan Arsitektur Lansekap: Jilid 1. Departemen of Landscape Architecture. Ohio State University. Ahli Bahasa: Shamsuri A. Ghaffar dan Iwan Ismaun.
- Carmona dkk., (2003). Public Space Urban Space : The Dimension of Urban Design. Architectural Press London.
- Carr, S., Francis, Mark., Rivlin, Leanne G. & Stone, Andrew M. 1992. Public Space. Cambridge : Cambridge University Press.
- Choudhury, Angana. 2008. Identifying The Criteria That Sustain Livable streets: Master's Report. University of Arizona, Tucson.
- Danisworo, M, 1998, Makalah Pengelolaan kualitas lingkungan dan lansekap perkotaan di indonesia dalam menghadapi dinamika abad XXI.
- Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2008. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 Tentang Pedoman

Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan.

Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Gehl, Jan. 2011. "Life Between Buildings : Using Public Space" Translate by Jo Koch. Library of Congress Cataloging in Publication Data. Washington, DC: Island Press.

Hakim, Rustam, Ir.. 1993. Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap. Jakarta : Bumi Aksara.

Hakim, R. dan Utomo, H.. 2003. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap. Jakarta : Bumi Aksara.

Jacobs, Allan B. (1995). Great Streets, United States of America: MIT Press.

Jacobs, Jane. 1961. The Death and Life of Great American Cities. Penerbit: Random House. Didigitalkan 19 Desember 2007.

Krier, Rob. 1979. Urban Space. USA: Rizzoli International Publication.

Lang, Jon. 2005. Urban Design: A Typology of Procedures and Product. Illustrated with over 50 Case Studies. Burlington : Architectural Press.

Lynch, Kevin. 1969. The Image of The City. Cambridge ; The MIT Press and Harvard University Press.

Lynch, Kevin. 1991. City Sense and City Design. Massachusetts : MIT Press

Missouri Department of Health and Senior Services. 2011. Missouri Livable Street Design Guidelines.

Moughtin, Cliff. 2003. Urban Design: Street and Square. Architectural Press. Di akses pada 5 September 2016

https://issuu.com/mrkextreme/docs/design_street_and_square_by_j._c._

- Oswan, dkk. 2013. Fungsi Pedestrian Jalan Tunjangan dari Sirkulasi ke Rekreasi: Studi Kasus Berdasarkan Kesejarahan. 40(02), Desember 2013, Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Rapoport A. 1977. Human Aspect of Human Form: Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design, Oxford.
- Rapuan, Michael, DR. P. P. Pirone and Brooks E. Wigginton. 1964. Open Space in Urban Design. Ohio : The Cleveland Development Foundation.
- Roberts dan Greed. 2001. Approaching Urban Design: The Design Process. Harlow: Longman.
- Rodiyani, Megalita. 2012. Analisa Dampak Lalu Lintas Akibat Adanya Tunjangan City. Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Rossi, A. 1992. The Architecture of The City
- Shirvani, Hamid. 1985. The Urban Design Process. New York: Van Nostrand Reinhold Company, Inc.
- Smart Growth America. 2016. Complete Streets Help Create Livable Communities. National Complete Streets Coalition, Washington DC.
- Soekanto, Soerjono. 2005. Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sujarto, Budiharjo. 2005. Mewujudkan suatu Kota yang Berkelanjutan di perlukan keberadaan penyeimbang dengan penyediaan Ruang Terbuka Hijau.
- Trancik, Roger. 1986. Finding Lost Space: Theories of Urban Design. Van Nostrand: New York.
- Tumlin, Jeffrey. 2012. Sustainable Transportation Planning:

Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities. California: USA.

Untermann, Richard K. 1984. Accomodation the Pedestrian. New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc.

Whyte, William H. 1980. Social Lifo of Small Urban Spaces. Michigan: Edward Brothers Inc.

Widjajanti, Wiwik W. 2013. Menciptakan Kampung Kota sebagai Hunian yang Ramah dalam Konteks Urban di Surabaya. Institut Teknologi Adhi Tama, Surabaya.

LAMPIRAN 1

DESAIN SURVEY

No.	Jenis Data	Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh	Teknik Analisis	Output
1.	Jenis Penggunaan Lahan	Tahun terbaru	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi faktual lapangan - Dokumen RDTRK UP Tunjungan 	<ul style="list-style-type: none"> - Observasi - Survey Sekunder 	Analisis Statistik Deskriptif	<ul style="list-style-type: none"> - Proporsi penggunaan lahan - Peta Penggunaan lahan
2.	Jalur Pedestrian	Tahun Terbaru	Kondisi faktual lapangan	Observasi	Analisis Statistik Deskriptif, <i>Empirical Analysis</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deskripsi kondisi jalur pedestrian - Inventarisasi <i>street furniture</i>

No.	Jenis Data	Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh	Teknik Analisis	Output
3.	Kondisi Lalu Lintas: Moda Transportasi Volume lalu lintas	Tahun Terbaru	Kondisi faktual lapangan	<ul style="list-style-type: none"> - Observasi - <i>Traffic Counting</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskriptif - <i>Empirical Analysis</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskripsi sarana transportasi - Deskripsi kondisi lalu lintas
4.	Aktivitas Sosial Ruang Jalan	Tahun Terbaru	Kondisi faktual lapangan	<i>Behavioral Mapping</i>	<i>Empirical Analysis</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Peta persebaran aktivitas - Deskripsi kondisi aktivitas

LAMPIRAN 2

Form Traffic Counting



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Lokasi Pengamatan :
Waktu Mulai :
Tanggal Pengamatan :
Nama Pengamat :

Waktu Selesai :

Asal	Non-Bermotor	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Bus	Truk
Jl. Praban					
Jl. Genteng Kali					
Jl. Gemblongan					

LAMPIRAN 3

FORM OBSERVASI



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Unit Amatan :

Tanggal Amatan :

Nama Pengamat :

No.	Variabel Amatan	Sub Variabel	Definisi Operasional	Kondisi Eksisting
1.	Penggunaan Lahan Bercampur	Penggunaan Lahan Residensial	Presentase luas penggunaan lahan permukiman pada wilayah penelitian.	

2.		Penggunaan Lahan Non Residensial	Presentase luas penggunaan lahan non permukiman pada wilayah penelitian.	
3.	Bentuk Bangunan	Muka Bangunan yang Aktif	Muka bangunan lantai dasar yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki yang dapat ditembus secara visual.	
4.	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Bentuk fisik trotoar dan ukuran lebar trotoar dalam meter.	
5.		Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan sebagai jalur	

			penghubung dua trotoar yang terpisah.	
6.		Ketersediaan Peneduh dan Pelindung	Keberadaan fasilitas di atas jalur pejalan kaki yang memberikan fungsi pelindung dan peneduh.	
7.		Ketersediaan <i>street furniture</i>	Keberadaan perlengkapan jalur pejalan kaki meliputi lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, halte/shelter dan telpon umum.	
8.	Transportasi Publik	Ketersediaan Halte Angkutan Umum	Ketersediaan alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan	

			kendaraannya sendiri.	
9.	Ketersediaan Jalur Sepeda	-	Ketersediaan jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda.	

LAMPIRAN 4
Form Observasi *Behavior Mapping*
Aktivitas Pendukung



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN
 KOTA FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN
 PERENCANAAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH
 NOPEMBER

Unit Amatan :

Tanggal Amatan :

Nama Pengamat :

Jenis Aktivitas	Simbol di Peta	Durasi	Catatan
PKL			
Warung Makan			
Lainnya...			

LAMPIRAN 5
Form Observasi *Behavior Mapping*
Aktivitas Sosial Dan Opsional



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN
 KOTA FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN
 PERENCANAAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH
 NOPEMBER

Unit Amatan :

Tanggal Amatan :

Nama Pengamat :

Jenis Aktivitas	Simbol di Peta	Durasi	Catatan
Berjalan			
Bersepeda			
Olahraga			
Foto-foto			
Duduk			

Bermain			
Mengobrol			
Melihat-lihat			
Lainnya...			

LAMPIRAN 6

Kuisisioner Penelitian



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA

Bapak/Ibu/Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya selaku mahasiswa mata kuliah Tugas Akhir pada Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i agar berkenan menjadi responden dalam penelitian Tugas Akhir saya yang berjudul ***“Konsep Pengembangan Kawasan Koridor Tunjungan Melalui Pendekatan Livable Streets.”*** Kuisisioner ini bertujuan untuk memperoleh informasi dan pendapat mengenai preferensi masyarakat terhadap faktor-faktor yang dapat mendorong penggunaan jalan sebagai ruang publik sehingga dapat digunakan sebagai masukan dalam merumuskan konsep pengembangan kawasan koridor Tunjungan sebagai ruang publik. Besar harapan saya agar Bapak/Ibu/Saudara/i dapat membantu memberikan masukan sesuai dengan kompetensi yang dimiliki Bapak/Ibu/Saudara/i. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu/ Saudara/i saya sampaikan banyak terima kasih.

Hormat

Saya, Ananta

Tama Krisetya

NRP.

0821144000092

Departemen Perencanaan Wilayah dan
Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember,
Surabaya

+6281231811815

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :
Alamat :
Jenis Kelamin : L / P
Usia :

“Ruang publik merupakan ruang atau tempat terbuka yang berada di luar bangunan dan memiliki unsur yang membatasi dan sebagai tempat terjadinya aktivitas dan interaksi sosial yang dapat digunakan secara bebas oleh seluruh orang tanpa terkecuali.”

Petunjuk Pengisian:

Responden mengisi setiap pertanyaan dengan memilih jawaban yang sesuai dengan pendapat dan preferensi responden terkait pengaruh variabel penelitian terhadap keinginan responden dalam menggunakan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik dengan pilihan sebagai berikut:

1. Tidak Berpengaruh (TB)
2. Berpengaruh (B)

Pada kolom alasan, responden dapat mengisi alasan pemilihan jawaban terkait dengan variabel yang ditanyakan.

Variabel Penelitian

No.	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
1.	Penggunaan Lahan Bercampur	Penggunaan Lahan Residensial	Presentase luas penggunaan lahan permukiman pada wilayah penelitian.

		Penggunaan Lahan Non Residensial	Presentase luas penggunaan lahan non permukiman pada wilayah penelitian.
2.	Bentuk Bangunan	Muka Bangunan yang Aktif	Muka bangunan lantai dasar yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki yang dapat ditembus secara visual.
3.	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Bentuk fisik trotoar dan ukuran lebar trotoar dalam meter.
		Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan sebagai jalur penghubung dua trotoar yang terpisah.
		Ketersediaan Peneduh dan Pelindung	Keberadaan fasilitas di atas jalur pejalan kaki yang memberikan fungsi pelindung dan peneduh.
		Ketersediaan <i>street furniture</i>	Keberadaan perlengkapan jalur pejalan kaki meliputi lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, halte/shelter dan telpon umum.
4.	Kondisi Lalu Lintas	Volume Lalu Lintas	Jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu.

5.	Aktivitas di Ruang Jalan	Aktivitas Pendukung	Jenis dan lama durasi aktivitas sektor informal yang berada disepanjang koridor penelitian.
		Aktivitas Opsional	Aktivitas yang terjadi jika waktu dan tempat mendukung. Seperti berjalan-jalan, bersepeda, dudukduduk, ngobrol, melihat dan mendengar, bermain bersama, dsb.
		Aktivitas Sosial	
6.	Transportasi Publik	Rute Angkutan Umum	Ketersediaan alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri.
		Ketersediaan Halte Angkutan Umum	
7.	Ketersediaan Jalur Sepeda	-	Ketersediaan jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda.

PERTANYAAN KUISIONER

No.	Pertanyaan	TB	B	Alasan
Kriteria: Jalan yang dinamis				
1.	Berpengaruhkah kawasan permukiman di sekitar kawasan Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
2.	Berpengaruhkah bangunan komersial, restoran, atau kafe di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
3.	Berpengaruhkah bangunan toko di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?.			
4.	Berpengaruhkah bangunan kantor dan bank di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
5.	Berpengaruhkah bangunan hotel di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
6.	Berpengaruhkah bangunan dengan etalase di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang			

	publik?			
Kriteria: Jalan yang Aman dan Nyaman				
7.	Berpengaruhkah jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman bagi terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
8.	Berpengaruhkah ketersediaan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
9.	Berpengaruhkah ketersediaan kanopi, atau pohon rindang terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
10.	Berpengaruhkah kursi, tempat sampah, dan lampu jalan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
11.	Berpengaruhkah kondisi lalu lintas yang tidak ramai terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
Kriteria: Jalan yang Memiliki Aktivitas dan Interaksi				
12.	Berpengaruhkah keberadaan PKL dan warung makan terhadap penggunaan kawasan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?.			
13.	Berpengaruhkah aktivitas parkir kendaraan di ruang jalan terhadap penggunaan kawasan Jalan			

	Tunjungan sebagai ruang publik?			
14.	Berpengaruhkah keberadaan masyarakat lain yang berkegiatan di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik? <i>(Contoh kegiatan: berfoto, mengobrol, bermain, bersenda gurau, dan sebagainya.)</i>			
15.	Berpengaruhkah kegiatan eventual di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
Kriteria: Jalan dengan Moda Transportasi Lengkap				
16.	Berpengaruhkah layanan angkutan umum di Jalan Tunjungan terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
17.	Berpengaruhkah apabila ada halte untuk angkutan umum terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			
18.	Berpengaruhkah apabila tersedia jalur khusus sepeda terhadap penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik?			

LAMPIRAN 7
REKAPITULASI HASIL KUISIONER

1. Jalan yang Dinamis

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
1	Winahyu Tyas Wicaksana	1	1	1	1	1	1
2	Radimas Ananta	1	1	1	1	1	1
3	Dinda Nurul Fariza	1	1	1	1	1	1
4	M Nur Satria	1	1	1	0	1	0
5	Felicia	1	1	1	0	1	1
6	Nisita	1	1	1	1	1	1
7	raihan fachri	1	1	1	1	0	0
8	Yoessa	1	1	1	1	1	0
9	Luthfi	1	1	1	1	1	1
10	Arum dyah	1	1	1	1	1	1
11	Flavia	1	0	1	1	0	0
12	Luki	1	1	1	1	1	0
13	Corry Sara	1	1	1	1	0	1
14	Kris	1	1	1	1	0	1

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
15	Ahmad N	1	1	1	1	1	0
16	Raissa Rahmani	1	1	1	1	1	0
17	Lydia a	1	1	1	1	1	1
18	Rizky Azizah	1	1	1	1	1	0
19	Isni	1	1	1	1	0	1
20	Ardhian Bayu F	1	1	1	1	1	0
21	Lilik	1	1	1	1	1	1
22	Christian Hamonangan Sihotang	0	1	1	1	1	1
23	Fara	0	1	1	0	1	1
24	Bagas	1	1	1	1	1	1
25	Alita Middleton	1	1	1	1	1	0
26	Bunga	1	1	1	1	1	1
27	Sabrina	1	1	1	1	1	0
28	Yousef Rio Gunawan	1	1	1	0	1	0
29	Siti Fatimah Danisah Putri	0	1	0	1	0	0
30	Faricha	0	1	1	1	1	0

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
31	Gema Patria	1	1	1	1	1	1
32	Annisa Rizky	1	1	1	1	1	1
33	Atika mitzalina	1	1	1	1	1	1
34	Jo	1	0	0	0	0	1
35	Arofatus Zulfa Zakiyyah	1	1	1	0	0	1
36	Muhammad Fakhriansyah	0	1	1	0	0	1
37	Heny Oktavia	0	1	0	0	0	0
38	Fajri Majida	0	1	1	0	0	0
39	Fanada	0	1	0	0	0	0
40	Ajeng Tias Indira Wulandari	0	0	1	0	0	1
41	Saryulis	0	0	1	0	0	1
42	Noerita	0	1	1	0	1	0
43	Sept	0	0	0	0	0	1
44	Chalimatus sakdiah	0	1	1	1	0	0
45	Achmad Farabi C	0	1	0	0	0	0
46	GF	0	1	1	0	0	0

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
47	Afif	0	1	1	1	1	1
48	bilqis rona pravylia	0	1	1	0	0	0
49	Siska aprilia	0	1	0	0	0	1
50	Mauludin Rahmawan	0	1	0	0	0	0
51	Fahmy Abdillah	0	0	1	0	0	0
52	Gratia ananda	0	1	1	0	0	0
53	Titisari Haruming Tyas	0	1	1	0	0	1
54	Salsa Shabrina	0	1	0	0	0	1
55	Belia	0	1	0	0	0	0
56	Ikhsan Tjandra	0	0	1	1	1	0
57	Indira	0	1	1	1	0	0
58	Ibrahim Ayyasy Kholilullah	0	1	1	0	0	0
59	Haninggar satria putri	0	1	1	1	0	0
60	Dani Hadi Saputro	0	1	1	0	0	0
61	Seanny Sicylia S.	0	1	0	1	1	1
62	Salsabila Maghfirani	0	1	1	0	0	0
63	Karina D.H.	0	1	1	0	0	1
64	Nia	0	1	1	1	0	1

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
65	Stevanus	0	1	1	0	0	0
66	Dody Kurnia	0	1	1	0	0	1
67	Dinin handayani	0	1	0	0	0	0
68	Aldo Chandra	0	1	0	0	1	1
69	Dhanny	0	1	1	0	0	0
70	Christa Kathleen Sitania	0	1	1	1	1	0
71	Madeline R.	0	0	0	0	0	1
72	Shella	0	1	1	0	0	0
73	Rahmi	0	1	0	0	0	1
74	Vidi	0	1	0	0	0	0
75	Cindralina	0	1	1	1	1	0
76	Alif Ramadhani Utomo	0	1	0	0	0	0
77	Khairani Arlinda	1	0	0	0	0	0
78	Kenny	0	1	0	1	1	1
79	Toba	0	1	1	0	0	0
80	Andrea Kirana	0	0	0	1	0	0
81	Nandia	0	1	1	0	0	1
82	Desy Miladiana	0	1	1	1	1	0
83	Maria Bayu Ade Andreana	0	1	0	0	0	0

No.	Responden	Permukiman	Restoran dan Kafe	Pertokoan	Perkantoran	Hotel	Active Frontage
84	Moch. Haryo	0	1	1	0	0	0
85	Naufal Irfano	1	1	1	0	1	0
86	Syeila Rahmasuha	1	1	1	1	1	1
87	Maghfirah Bungas	1	1	1	1	1	1
88	Anggi Rio	1	1	1	1	1	1
89	Ilham Fakhrianto	1	0	0	0	0	1
90	Tanesha	1	1	1	0	0	1
91	Raga	0	1	1	0	0	1
92	Dion	0	1	0	0	0	0
93	Evan	0	1	1	0	0	0
94	Firman	0	1	0	0	0	0
95	Adhen Perdana	0	0	1	0	0	1
96	Dwi Andrey	0	0	1	0	0	1
97	Rezky Dwi Putra	0	1	1	0	1	0
98	Mega Dwi Kurnia	0	0	0	0	0	1
99	Krismansyah Ragil	0	1	1	1	0	0
100	Maria Elizabeth	0	1	0	0	0	0

2. Jalan yang Aman dan Nyaman

No.	Responden	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Fasilitas Penyeberan gan	Peneduh dan Pelindung	Street Furniture	Kondisi Lalu Lintas
1	Winahyu Tyas Wicaksana	1	1	1	1	1
2	Radimas Ananta	1	1	1	1	1
3	Dinda Nurul Fariza	1	1	1	1	1
4	M Nur Satria	1	1	1	1	0
5	Felicia	1	1	1	1	1
6	Nisita	1	1	1	1	1
7	raihan fachri	0	1	1	1	0
8	Yoessa	1	1	0	1	1
9	Luthfi	1	1	1	1	1
10	Arum dyah	1	1	1	1	1
11	Flavia	0	0	0	0	1
12	Luki	1	1	1	1	1
13	Corry Sara	1	1	0	1	1
14	Kris	1	1	1	1	0

15	Ahmad N	1	1	1	1	1
16	Raissa Rahmani	1	0	1	1	1
17	Lydia a	1	1	1	1	1
18	Rizky Azizah	1	1	1	1	0
19	Isni	1	1	1	1	1
20	Ardhian Bayu F	1	1	1	1	1
21	Lilik	1	1	1	1	1
22	Christian Hamonangan Sihotang	1	1	1	1	1
23	Fara	1	1	1	1	1
24	Bagas	1	1	1	1	1
25	Alita Middleton	1	1	1	1	1
26	Bunga	1	1	1	1	0
27	Sabrina	1	1	1	1	1
28	Yousef Rio Gunawan	1	1	1	1	1
29	Siti Fatimah Danisah Putri	1	1	1	1	1
30	Faricha	1	1	1	1	1
31	Gema Patria	1	1	1	1	1
32	Annisa Rizky	1	1	1	1	0
33	Atika mitzalina	1	1	1	1	1

34	Jo	1	1	0	0	1
35	Arofatz Zulfa Zakiyyah	1	1	1	1	0
36	Muhammad Fakhriansyah	1	1	1	1	1
37	Heny Oktavia	0	1	0	0	1
38	Fajri Majida	1	1	0	0	0
39	Fanada	0	1	0	0	0
40	Ajeng Tias Indira Wulandari	1	1	0	1	0
41	Saryulis	1	1	1	1	1
42	Noerita	1	1	1	1	0
43	Sept	0	1	1	0	1
44	Chalimatus sakdiah	1	1	1	1	1
45	Achmad Farabi C	1	1	0	0	0
46	GF	0	1	0	0	0
47	Afif	1	1	1	1	0
48	bilqis rona pravylia	1	1	1	1	0
49	Siska aprilia	1	1	1	1	0
50	Mauludin Rahmawan	0	1	0	0	1
51	Fahmy Abdillah	1	0	0	0	0
52	Gratia ananda	1	1	1	1	0

53	Titisari Haruming Tyas	1	1	1	1	1
54	Salsa Shabrina	1	1	1	0	0
55	Belia	0	1	0	0	0
56	Ikhsan Tjandra	0	1	0	1	1
57	Indira	1	0	0	0	0
58	Ibrahim Ayyasy Kholilullah	1	1	0	1	0
59	Haningsgar satria putri	1	0	1	1	0
60	Dani Hadi Saputro	1	1	1	0	0
61	Seanny Sicylia S.	1	1	1	1	0
62	Salsabila Maghfirani	1	1	1	1	1
63	Karina D.H.	1	1	1	1	0
64	Nia	1	1	1	1	0
65	Stevanus	1	1	1	1	0
66	Dody Kurnia	1	0	1	1	0
67	Dinin handayani	0	0	1	1	0
68	Aldo Chandra	1	1	1	1	0
69	Dhanny	1	1	0	1	0
70	Christa Kathleen Sitania	1	0	0	1	0
71	Madeline R.	1	0	1	0	0
72	Shella	1	1	1	1	1
73	Rahmi	1	1	1	1	0

74	Vidi	1	0	0	0	1
75	Cindralina	1	1	1	1	0
76	Alif Ramadhani Utomo	1	1	1	1	1
77	Khairani Arlinda	1	0	1	0	0
78	Kenny	1	0	1	0	0
79	Toba	0	1	1	0	0
80	Andrea Kirana	1	1	1	1	0
81	Nandia	1	0	0	1	1
82	Desy Miladiana	1	1	1	0	0
83	Maria Bayu Ade Andreana	0	1	1	1	0
84	Moch. Haryo	1	1	1	0	0
85	Naufal Irfano	0	0	1	1	1
86	Syeila Rahmasuha	1	1	1	1	1
87	Maghfirah Bungas	1	1	1	1	0
88	Anggi Rio	1	1	1	1	1
89	Ilham Fakhrianto	1	1	0	0	1
90	Tanesha	1	1	1	1	0
91	Raga	1	1	1	1	1
92	Dion	0	1	0	0	1
93	Evan	1	1	0	0	0

94	Firman	0	1	0	0	0
95	Adhen Perdana	1	1	0	1	0
96	Dwi Andrey	1	1	1	1	1
97	Rezky Dwi Putra	1	1	1	1	0
98	Mega Dwi Kurnia	0	1	1	0	1
99	Krismansyah Ragil	1	1	1	1	1
100	Maria Elizabeth	1	1	0	0	0

3. Jalan yang Memiliki Interaksi Sosial

No.	Responden	PKL	Aktivitas Kendaraan	Interaksi Sosial Masyarakat	Kegiatan Eventual
1	Winahyu Tyas Wicaksana	1	1	1	1
2	Radimas Ananta	1	1	0	0
3	Dinda Nurul Fariza	1	1	1	1
4	M Nur Satria	1	1	0	1
5	Felicia	1	1	1	1
6	Nisita	1	1	1	1
7	raihan fachri	1	1	0	1
8	Yoessa	1	1	1	1

9	Luthfi	1	1	0	1
10	Arum dyah	1	1	0	1
11	Flavia	1	1	0	0
12	Luki	1	1	0	1
13	Corry Sara	1	1	1	0
14	Kris	1	1	1	1
15	Ahmad N	1	1	1	1
16	Raissa Rahmani	1	0	1	1
17	Lydia a	1	1	1	1
18	Rizky Azizah	1	1	0	1
19	Isni	1	1	1	1
20	Ardhian Bayu F	1	1	1	1
21	Lilik	1	1	1	1
22	Christian Hamonangan Sihotang	1	1	1	1
23	Fara	1	1	1	1
24	Bagas	1	1	1	1
25	Alita Middleton	1	1	1	1
26	Bunga	1	0	1	1
27	Sabrina	1	1	0	1

28	Yusef Rio Gunawan	1	0	1	1
29	Siti Fatimah Danisah Putri	1	1	0	1
30	Faricha	0	1	1	1
31	Gema Patria	1	1	1	1
32	Annisa Rizky	1	1	1	1
33	Atika mitzalina	1	1	1	1
34	Jo	1	1	1	1
35	Arofatz Zulfa Zakiyyah	1	1	0	1
36	Muhammad Fakhriansyah	1	1	1	1
37	Heny Oktavia	1	0	0	1
38	Fajri Majida	0	0	0	1
39	Fanada	0	0	1	0
40	Ajeng Tias Indira Wulandari	0	0	1	1
41	Saryulis	0	0	1	0
42	Noerita	1	0	0	1
43	Sept	1	0	0	0
44	Chalimatus sakdiah	1	0	0	1
45	Achmad Farabi C	0	0	0	1
46	GF	0	0	0	1

47	Afif	1	1	1	1
48	bilqis rona pravylia	1	1	0	0
49	Siska aprilia	1	0	0	1
50	Mauludin Rahmawan	0	0	1	1
51	Fahmy Abdillah	0	0	1	0
52	Gratia ananda	1	0	0	1
53	Titisari Haruming Tyas	0	0	0	1
54	Salsa Shabrina	1	0	1	0
55	Belia	0	0	0	1
56	Ikhsan Tjandra	0	0	1	0
57	Indira	0	0	1	1
58	Ibrahim Ayyasy Kholilullah	1	0	1	1
59	Hanninggar satria putri	0	0	0	1
60	Dani Hadi Saputro	1	0	0	0
61	Seanny Sicylia S.	1	0	0	1
62	Salsabila Maghfirani	0	0	0	1
63	Karina D.H.	1	0	1	1
64	Nia	1	1	0	1
65	Stevanus	0	0	1	1
66	Dody Kurnia	0	0	0	1

67	Dinin handayani	0	0	0	1
68	Aldo Chandra	0	0	1	1
69	Dhanny	0	0	1	0
70	Christa Kathleen Sitania	1	1	0	1
71	Madeline R.	0	0	0	1
72	Shella	1	0	0	1
73	Rahmi	0	1	1	1
74	Vidi	0	0	0	1
75	Cindralina	0	1	1	1
76	Alif Ramadhani Utomo	0	0	1	1
77	Khairani Arlinda	1	0	0	1
78	Kenny	0	0	1	1
79	Toba	1	0	0	0
80	Andrea Kirana	1	0	0	0
81	Nandia	1	0	1	1
82	Desy Miladiana	1	0	0	1
83	Maria Bayu Ade Andreana	1	0	1	1
84	Moch. Haryo	0	0	1	1
85	Naufal Irfano	1	0	0	1
86	Syeila Rahmasuha	1	1	1	1
87	Maghfirah Bungas	1	1	1	1

88	Anggi Rio	1	1	1	1
89	Ilham Fakhrianto	1	1	1	1
90	Tanesha	1	1	0	1
91	Raga	1	1	1	1
92	Dion	1	0	0	1
93	Evan	0	0	0	1
94	Firman	0	0	1	0
95	Adhen Perdana	0	0	1	1
96	Dwi Andrey	0	0	1	0
97	Rezky Dwi Putra	1	0	0	1
98	Mega Dwi Kurnia	1	0	0	0
99	Krismansyah Ragil	1	0	0	1
100	Maria Elizabeth	0	0	0	1

4. Complete Streets

No.	Responden	Transportasi Publik	Halte	Jalur Sepeda
1	Winahyu Tyas Wicaksana	1	1	0
2	Radimas Ananta	1	0	0
3	Dinda Nurul Fariza	1	1	1

4	M Nur Satria	1	1	1
5	Felicia	1	1	1
6	Nisita	1	1	1
7	raihan fachri	1	1	0
8	Yoessa	1	1	0
9	Luthfi	1	1	1
10	Arum dyah	1	1	1
11	Flavia	1	1	0
12	Luki	1	1	1
13	Corry Sara	1	1	1
14	Kris	1	1	1
15	Ahmad N	1	1	1
16	Raissa Rahmani	1	0	1
17	Lydia a	1	1	1
18	Rizky Azizah	1	1	0
19	Isni	1	1	1
20	Ardhian Bayu F	1	0	0
21	Lilik	1	1	1
22	Christian Hamonangan Sihotang	1	1	1

23	Fara	1	0	0
24	Bagas	1	1	1
25	Alita Middleton	1	1	1
26	Bunga	0	1	1
27	Sabrina	1	1	0
28	Yousef Rio Gunawan	0	1	1
29	Siti Fatimah Danisah Putri	1	1	1
30	Faricha	0	0	1
31	Gema Patria	1	1	1
32	Annisa Rizky	1	1	1
33	Atika mitzalina	1	1	1
34	Jo	1	1	0
35	Arofatzul Zulfa Zakiyyah	0	1	1
36	Muhammad Fakhriansyah	0	1	0
37	Heny Oktavia	1	0	0
38	Fajri Majida	0	1	0
39	Fanada	1	0	0
40	Ajeng Tias Indira Wulandari	0	0	1
41	Saryulis	0	0	1

42	Noerita	1	1	0
43	Sept	1	1	0
44	Chalimatus sakdiah	1	1	0
45	Achmad Farabi C	0	0	1
46	GF	0	0	1
47	Afif	1	0	0
48	bilqis rona pravylia	1	1	0
49	Siska aprilia	0	1	0
50	Mauludin Rahmawan	1	0	0
51	Fahmy Abdillah	0	0	1
52	Gratia ananda	1	1	0
53	Titisari Haruming Tyas	0	1	1
54	Salsa Shabrina	1	0	0
55	Belia	0	0	1
56	Ikhsan Tjandra	0	0	1
57	Indira	0	0	1
58	Ibrahim Ayyasy Kholilullah	1	1	0
59	Haninggar satria putri	1	0	0
60	Dani Hadi Saputro	1	1	0















61	Seanny Sicylia S.	1	1	0
62	Salsabila Maghfirani	0	1	0
63	Karina D.H.	1	0	1
64	Nia	1	1	1
65	Stevanus	1	0	0
66	Dody Kurnia	1	0	0
67	Dinin handayani	0	0	1
68	Aldo Chandra	1	1	0
69	Dhanny	1	0	0
70	Christa Kathleen Sitania	1	0	0
71	Madeline R.	1	0	0
72	Shella	0	1	0
73	Rahmi	1	1	1
74	Vidi	1	0	0
75	Cindralina	1	1	1
76	Alif Ramadhani Utomo	0	0	1
77	Khairani Arlinda	1	1	1
78	Kenny	0	0	1
79	Toba	0	0	1
80	Andrea Kirana	0	0	1
81	Nandia	1	0	1

82	Desy Miladiana	1	0	0
83	Maria Bayu Ade Andreana	1	1	1
84	Moch. Haryo	0	0	1
85	Naufal Irfano	1	0	0
86	Syeila Rahmasuha	1	1	1
87	Maghfirah Bungas	1	1	1
88	Anggi Rio	1	1	1
89	Ilham Fakhrianto	1	1	0
90	Tanesha	0	1	1
91	Raga	0	1	0
92	Dion	1	0	0
93	Evan	0	1	0
94	Firman	1	0	0
95	Adhen Perdana	0	0	1
96	Dwi Andrey	0	0	1
97	Rezky Dwi Putra	1	1	0
98	Mega Dwi Kurnia	1	1	0
99	Krismansyah Ragil	1	1	0
100	Maria Elizabeth	0	0	1













LAMPIRAN 8
HASIL OBSERVASI PEMANFAATAN RUANG JALAN
1. Unit Amatan 1

UNIT 1 WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa sekolah yang mulai aktif mulai pukul 06.00.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat beberapa PKL melintas, namun tidak berhenti.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan yang aktif hanya sekolah dengan aktivitas terbatas hanya di dalam lingkungan sekolah.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat PKL yang berjualan di depan gerbang sekolah yang terdiri dari: 1 pedagang asongan dan 1 pedagang makanan gerobak keliling.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Tidak ada bangunan yang aktif karena sekolah .</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 PKL penjual makanan menetap di perbatasan antara sekolah dan toko sepatu.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		

<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya ke arah timur. • Siswa sekolah olahraga lari di trotoar. • Duduk sambil menunggu di kursi yang telah disediakan. • Mengobrol, interaksi terjadi antara pengendara motor, penjaga sekolah, dan pejalan kaki. • Menyebrang di jalur penyeberangan yang tersedia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya ke arah timur. • Duduk sambil menunggu di kursi yang telah disediakan. • Mengobrol, interaksi terjadi antara tukang becak, ibu-ibu, pembeli dan penjual toko. • Menyebrang jalan tanpa menggunakan jalur penyeberangan yang telah tersedia. • Belanja di toko sepatu dan pedagang keliling. • Berdiri sambil menunggu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya dan di atas trotoar. • Beberapa orang berolahraga lari. • Duduk di tempat duduk yang telah disediakan. • Mengobrol, interaksi terjadi antara penjaga sekolah, pejalan kaki, siswa dan orang tua. • Beberapa siswa berdiri menunggu di depan sekolah untuk dijemput.
Aktivitas Kendaraan		
Mobilitas keluar masuk sekolah.	Terdapat becak lalu lalang melintas di jalur pejalan kaki dan di jalan raya.	Terdapat becak lalu lalang melintas di jalan raya dan mobilitas keluar masuk sekolah.

		
Legend  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan		
WEEKEND		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan: Terdapat beberapa aktivitas di sekolah. Aktivitas Pendukung: Terdapat PKL yang hanya melintas, terdiri dari: 2 pedagang makanan dan 1 pedagang asongan.	Fungsi bangunan: Toko meubeul Aktivitas pendukung: Terdapat PKL menetap: 1 pedagang bakso, dan PKL melintas: 1 pedagang asongan dan 1 pedagang rujak gerobak.	Fungsi bangunan: Tidak ada aktivitas bangunan Aktivitas pendukung: PKL menetap: 1 pedagang sate ayam PKL melintas: tukang jamu dan gerobak nasi goreng.
Aktivitas Opsional dan Sosial		


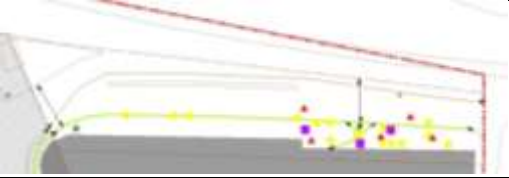














<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya ke arah timur. • Beberapa siswa sedang berolahraga di lapangan sekolah. • Beberapa orang duduk sambil menunggu di kursi yang telah disediakan. • Mengobrol, interaksi terjadi antara ojek-penumpang, orang tua-anak, pedagang-pembeli, dan sesama pejalan kaki. • Menunggu sambil berdiri dan bermain ponsel. • Menyebrang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya ke arah timur dan di atas trotoar ke arah barat. • Beberapa orang melakukan sesi foto • Beberapa orang duduk sambil menunggu di kursi yang telah disediakan. • Anak kecil bermain di atas trotoar. • Mengobrol, interaksi terjadi antara pengantar-penjemput, sesama pejalan kaki, pedagang-pembeli, dan siswa-penjaga sekolah. • Beberapa orang hanya melihat-lihat di toko sepatu. • Berdiri sambil menunggu dan memainkan ponsel. • Menyebrang 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah. • Bersepeda di jalan raya ke arah timur dan di atas trotoar ke arah barat. • Beberapa orang duduk sambil menunggu di kursi yang telah disediakan. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pejalan kaki, sesama siswa, sesama tukang becak, dan penjaga sekolah. • Berdiri sambil menunggu dan memainkan ponsel. • Menyebrang
--	--	---

Aktivitas Kendaraan		
	Terdapat becak yang mangkal di depan sekolah dan melintas di jalan raya.	Becak melintas
		
Legend  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan		

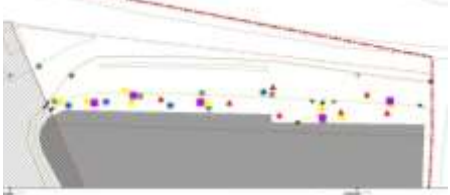
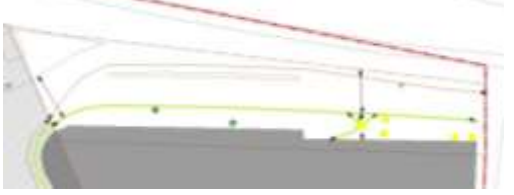














2 Unit Amatan 2

UNIT 2 WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan:	Fungsi Bangunan:	Fungsi Bangunan:

<p>Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa museum, mall pelayanan publik dan kantor pemerintahan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang asongan dan pedagang makanan keliling.</p>	<p>Bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang makanan yang berjualan.</p>	<p>Bangunan sebagian fungsi masih aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang makanan.</p>
<p>Aktivitas Opsional dan Sosial</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. • Bersepeda di jalan raya ke arah barat. • Beberapa orang melakukan olahraga jalan sehat. • Duduk di tangga maupun kursi yang disediakan sambil menunggu, memainkan ponsel atau merokok. • Berdiri sambil menunggu atau 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. • Bersepeda di jalan raya ke arah barat. • Beberapa orang melakukan sesi foto. • Duduk di tangga maupun kursi yang disediakan sambil menunggu, memainkan ponsel, bermain game, atau merokok. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung mall pelayanan publik. • Berdiri sambil menunggu, menelepon, 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. • Bersepeda di jalan raya ke arah barat. • Beberapa orang melintas sedang melakukan olahraga lari • Duduk di tangga maupun kursi yang disediakan sambil menunggu, memainkan ponsel, bermain game, makan atau merokok. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung mall pelayanan publik.

<p>menelepon</p> <ul style="list-style-type: none"> Mengobrol, interaksi antara sesama pengunjung mall pelayanan publik. 	<p>atau merokok.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Berdiri sambil menunggu, menelepon, atau merokok.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan publik dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>	<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>	<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>
		
<p>Legend</p> <p>  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan </p>		
WEEKEND		

Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa museum.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Banyak terdapat pedagang makanan karena sedang <i>Car Free Day</i> di Jalan Tunjungan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang makanan dan minuman.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan sebagian fungsi masih aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Tidak ad apendukung aktivitas.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. Bersepeda di jalan raya ke dua arah. Banyak orang melakukan olahraga lari ataupun jalan sehat. Banyak orang duduk di sekitar lorong arcade dan di tangga. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah barat dan menyebrang. Beberapa orang melakukan sesi foto di arcade dan patung kereta. Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil makan dan menunggu. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki ke dua arah dan menyebrang jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah barat dan menyebrang. Beberapa orang melakukan sesi foto di arcade. Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu. Mengobrol, interaksi terjadi antara

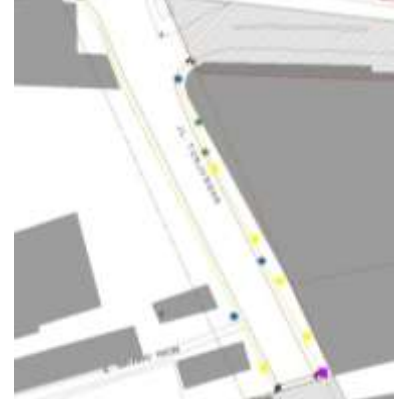
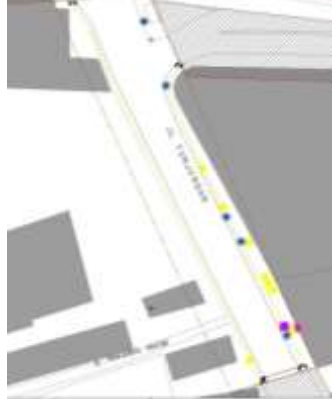
<ul style="list-style-type: none"> • Banyak orang bermain di jalan raya. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung <i>car free day</i>. • Melihat-lihat suasana arcade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung. • Melihat-lihat suasana arcade. 	<p>satpam, dan pengunjung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melihat-lihat suasana arcade.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan publik dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>	<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan publik dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>	<p>Parkir: Terdapat mobil pemadam kebakaran diparkir di depan pintu masuk mall pelayanan publik dan parkir <i>on street</i> di jalan raya.</p>
		
<p>Legend</p> <p>  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan </p>		

3 Unit Amatan 3

UNIT 3 WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi berupa mall pelayanan publik, pertokoan dan museum.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 PKL berupa pedagang asongan</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 PKL berupa pedagang asongan</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan sebagian fungsi masih aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Tidak ada pendukung aktivitas.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> • Intensitas pejalan kaki di sisi gedung Siola lebih tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensitas pejalan kaki di sisi gedung Siola lebih tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensitas pejalan kaki di sisi gedung Siola lebih tinggi dibandingkan sisi

<p>dibandingkan sisi lainnya disebabkan oleh keberadaan mal pelayanan publik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. • Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu angkutan atau mengobrol. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung 	<p>dibandingkan sisi lainnya disebabkan oleh keberadaan mal pelayanan publik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. • Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu angkutan atau mengobrol. 	<p>lainnya disebabkan oleh keberadaan mal pelayanan publik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. • Beberapa orang melakukan sesi foto • Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu angkutan, atau mengobrol. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pengunjung, penjaga keamanan, dan beberapa orang yang berkumpul.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Angkutan Umum: Berupa bus yang menaik turunkan penumpang dan gojek yang menjemput penumpang</p> <p>Parkir:</p>	<p>Lalu lintas jalan raya yang cukup padat.</p>	<p>Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.</p>

Sepeda motor mengantri masuk ke tempat parkir yang disediakan mall pelayanan publik.



Legend

Angkutan
 Olahraga
 Bermain
 Melihat-lihat
 Belanja
 Berdiri
 Mengobrol
 Duduk
 Berfoto
 PKL
 Menyebrang
 Bersepeda
 Berjalan

WEEKEND

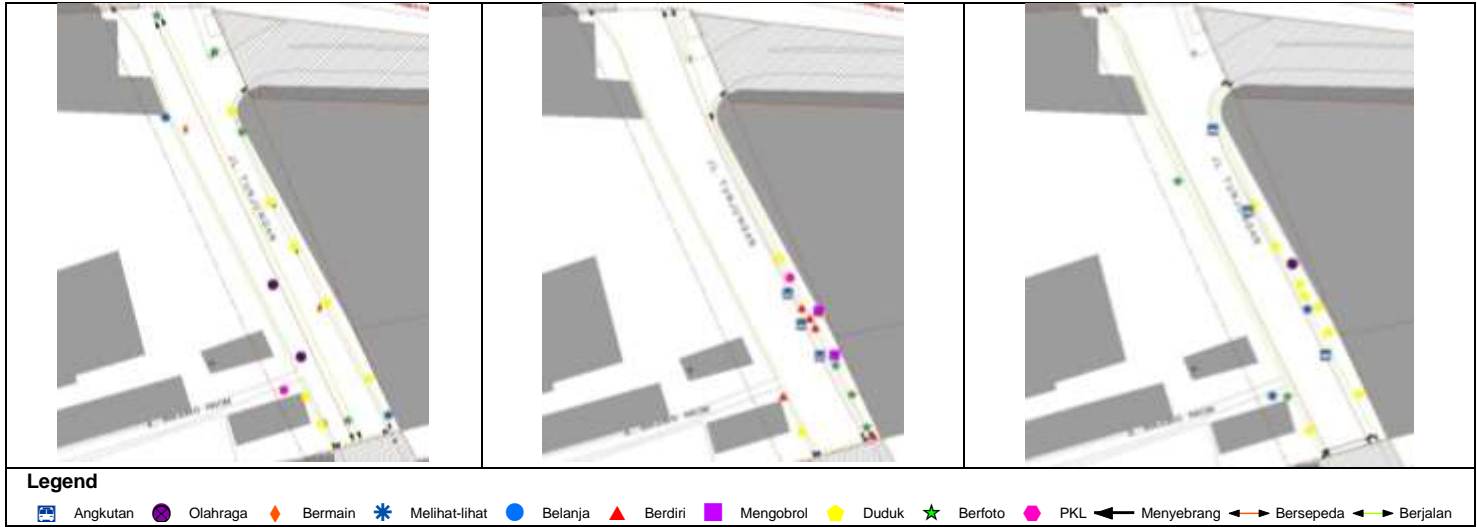
Pagi (07.00-09.00)

Siang (12.00-14.00)

Malam (18.00-20.00)

Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa museum dan pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 2 pedagang asongan yang berjualan saat <i>car free day</i>.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang keliling yang hanya melintas.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa museum dan pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 2 pedagang asongan yang berjualan saat <i>car free day</i>.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Banyak orang berjalan di jalan raya saat <i>car free day</i>, dan di jalur pedestrian ketika <i>car free day</i> selesai. Karena adanya <i>car free day</i>, maka banyak orang bersepeda dan berolahraga, bermain bersama, melakukan foto-foto, duduk dan mengobrol serta melihat-lihat di sepanjang Jalan Tunjungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Intensitas pejalan kaki di sisi gedung Siola lebih tinggi dibandingkan sisi lainnya disebabkan oleh keberadaan gedung siola. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Beberapa orang melakukan sesi foto di beberapa titik. Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu atau 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Terdapat beberapa orang berolahraga lari melintasi Jalan Tunjungan. Banyak orang melakukan sesi foto di beberapa titik. Duduk di tangga atau kursi yang disediakan sambil menunggu

















	<p>mengobrol.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pejalan kaki dan pengunjung. 	angkutan atau mengobrol.
Aktivitas Kendaraan		
Tidak ada karena adanya <i>car free day</i> .	<p>Angkutan Umum: Berupa bus yang menaik turunkan penumpang dan gojek yang menjemput penumpang</p>	<p>Angkutan Umum: Berupa bus yang menaik turunkan penumpang dan gojek yang menjemput penumpang</p>



4 Unit Amatan 4

UNIT 4

WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan dan bank yang mulai buka pukul 7 dan 8.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang asongan yang menetap berjualan makanan dan minuman.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang asongan yang menetap berjualan makanan dan minuman.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan sudah tidak aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang asongan yang menetap berjualan makanan dan minuman.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. Beberapa orang melakukan sesi foto. Duduk di kursi yang disediakan untuk sekedar bersantai atau 	<ul style="list-style-type: none"> Banyak pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. Tidak begitu banyak orang yang duduk di kursi yang disediakan. 	<ul style="list-style-type: none"> Pejalan kaki tidak sebanyak pada pagi dan siang hari. Terdapat sekelompok anak muda yang melakukan sesi foto. Tidak begitu banyak orang yang duduk di kursi yang disediakan.

menunggu.		
Aktivitas Kendaraan		
Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.	Lalu lintas jalan raya cukup padat.	Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.
		
Legend  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan		
WEEKEND		

Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak penjual makanan yang mengelompok.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan aktif beroperasi, berupa pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang asongan yang menetap berjualan makanan dan minuman.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 pedagang asongan yang menetap berjualan makanan dan minuman.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Banyak pejalan kaki melintas saat <i>car free day</i> maupun sesudahnya. Karena adanya <i>car free day</i>, maka banyak orang bersepeda dan berolahraga, bermain bersama, melakukan foto-foto, duduk dan mengobrol serta melihat-lihat di sepanjang Jalan Tunjungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Selalu ada pejalan kaki yang berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Terdapat pesepeda yang melintas. Beberapa anak muda melakukan sesi foto. Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu. Interaksi terjadi di sekitar 	<ul style="list-style-type: none"> Selalu ada pejalan kaki yang berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Terdapat pesepeda yang melintas. Terdapat beberapa orang berolahraga lari melintasi Jalan Tunjungan. Banyak orang melakukan sesi foto di beberapa titik.

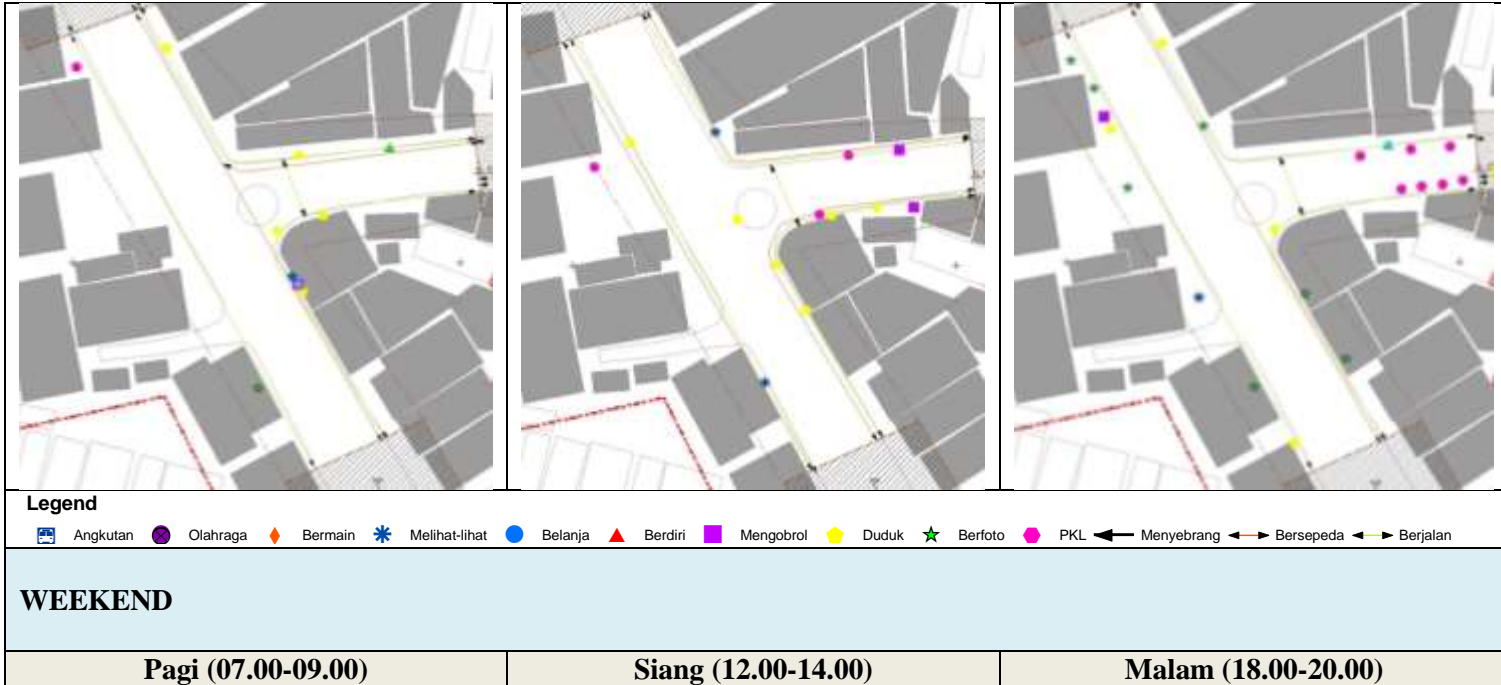
	pedagang asongan yang menetap.	<ul style="list-style-type: none"> • Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu dan mengobrol. • Interaksi terjadi di sekitar pedagang asongan yang menetap.
Aktivitas Kendaraan		
Tidak ada karena adanya <i>car free day</i> .	Lalu lintas jalan raya cukup padat.	Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.



5. Unit Amatan 5

UNIT 5 WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan, bank, dan kantor.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat 1 PKL berjalan nasi dan 1 warung makan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas pendukung: Terdapat PKL yang menetap selama waktu observasi maupun selama periode tertentu dan warung makan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai tidak aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak PKL dan warung makan di Jalan Genteng Besar.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Banyak pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Banyak pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Banyak pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. Sekelompok orang melakukan

<ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan jalan Tunjungan dan ke arah jalan Genteng Besar dan sebaliknya. • Beberapa orang melakukan sesi foto. • Duduk di pinggir jalan sambil menunggu. • Mengobrol, interaksi terjadi antara satpam bank dan tukang parkir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan jalan Tunjungan dan ke arah jalan Genteng Besar dan sebaliknya. • Duduk di pinggir jalan sambil menunggu dan memainkan ponsel. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pegawai kantor. 	<p>olahraga lari.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat banyak kelompok yang melakukan sesi foto. • Duduk di pinggir jalan sambil menunggu dan memainkan ponsel. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pejalan kaki. • Terdapat wisatawan yang melihat-lihat bangunan tua.
Aktivitas Kendaraan		
Lalu lintas jalan raya cukup padat.	<p>Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.</p> <p>Parkir: Terdapat beberapa mobil parkir <i>on-street</i>.</p>	<p>Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.</p> <p>Parkir: Terdapat beberapa mobil parkir <i>on-street</i>.</p>



Aktivitas Pokok

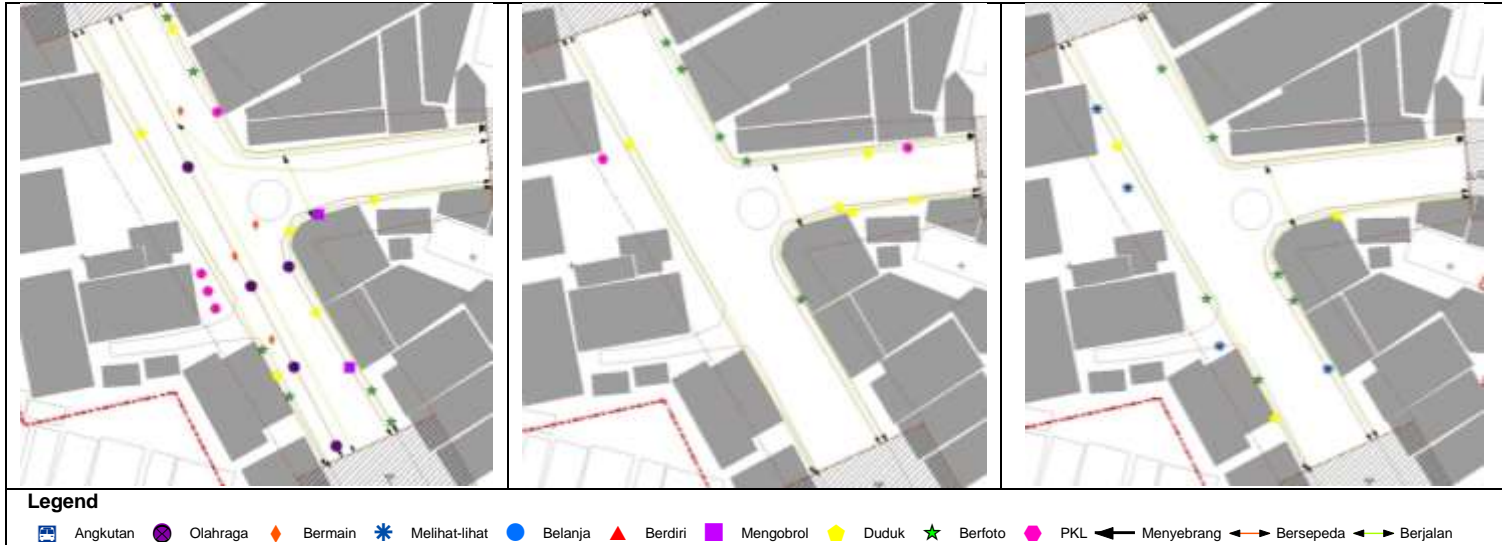
<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Banyak PKL berjualan karena sedang berlangsung event <i>Car Free Day</i> didominasi oleh pedagang makanan dan minuman.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat beberapa PKL yang hanya melintas dan tidak menetap.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai tidak berporeasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak PKL dan warung makan di Jalan Genteng Besar.</p>
--	--	---

Aktivitas Opsional dan Sosial

<ul style="list-style-type: none"> • Karena adanya <i>car free day</i>, maka banyak orang berjalan santai, bersepeda dan berolahraga, bermain bersama, melakukan foto-foto, duduk dan mengobrol serta melihat-lihat di sepanjang Jalan Tunjungan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak banyak pejalan kaki dan pesepeda yang melintas saat itu. • Sekelompok orang melakukan sesi foto. • Duduk di pinggir trotoar atau di kursi yang disediakan sambil menunggu atau memainkan ponsel. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pegawai toko. 	<ul style="list-style-type: none"> • Banyak pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian pada kedua sisi jalan. • Banyak orang melakukan sesi foto. • Duduk di trotoar atau di kursi yang disediakan sambil menunggu, memainkan ponsel, dan mengobrol. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pejalan kaki.
--	--	--

Aktivitas Kendaraan

Tidak ada karena adanya <i>car free day</i> .	<p>Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.</p> <p>Parkir: Terdapat beberapa mobil parkir <i>on-street</i>.</p>	<p>Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.</p> <p>Parkir: Terdapat beberapa mobil parkir <i>on-street</i>.</p>
---	--	--



6 Unit Amatan 6

UNIT 6
WEEKDAYS

Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa pertokoan, kafe, dan warung makan.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang kain dan pedagang makanan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat penjualacamata dan perdagangan makanan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan masih aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak warung makan dan penjual baju.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Bersepeda di jalan raya menuju arah Jalan Tunjungan dan sebaliknya. Duduk di trotoar sambil menunggu 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Penjaga toko dan tukang parkir duduk-duduk di trotoar. Mengobrol, interaksi terjadi antara penjaga toko, tukang 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Bersepeda di jalan raya menuju arah Jalan Tunjungan dan sebaliknya. Duduk di pinggir trotoar sambil

<p>dan mengobrol.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mengobrol, interaksi terjadi antara tukang parkir, tukang becak, dan sesama pejalan kaki. 	<p>parkir, dan sesama pejalan kaki.</p>	<p>mengobrol.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mengobrol, interaksi terjadi sesama pejalan kaki dan pengunjung warung makan. Melihat-lihat dan melakukan interaksi pada pedagang.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung pertokoan dan pasar.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung pertokoan dan pasar.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung warung makan dan pertokoan.</p>
<p>Legend</p> <p> Angkutan Olahraga Bermain Melihat-lihat Belanja Berdiri Mengobrol Duduk Berfoto PKL Parkir Menyebrang Bersepeda Berjalan </p>		

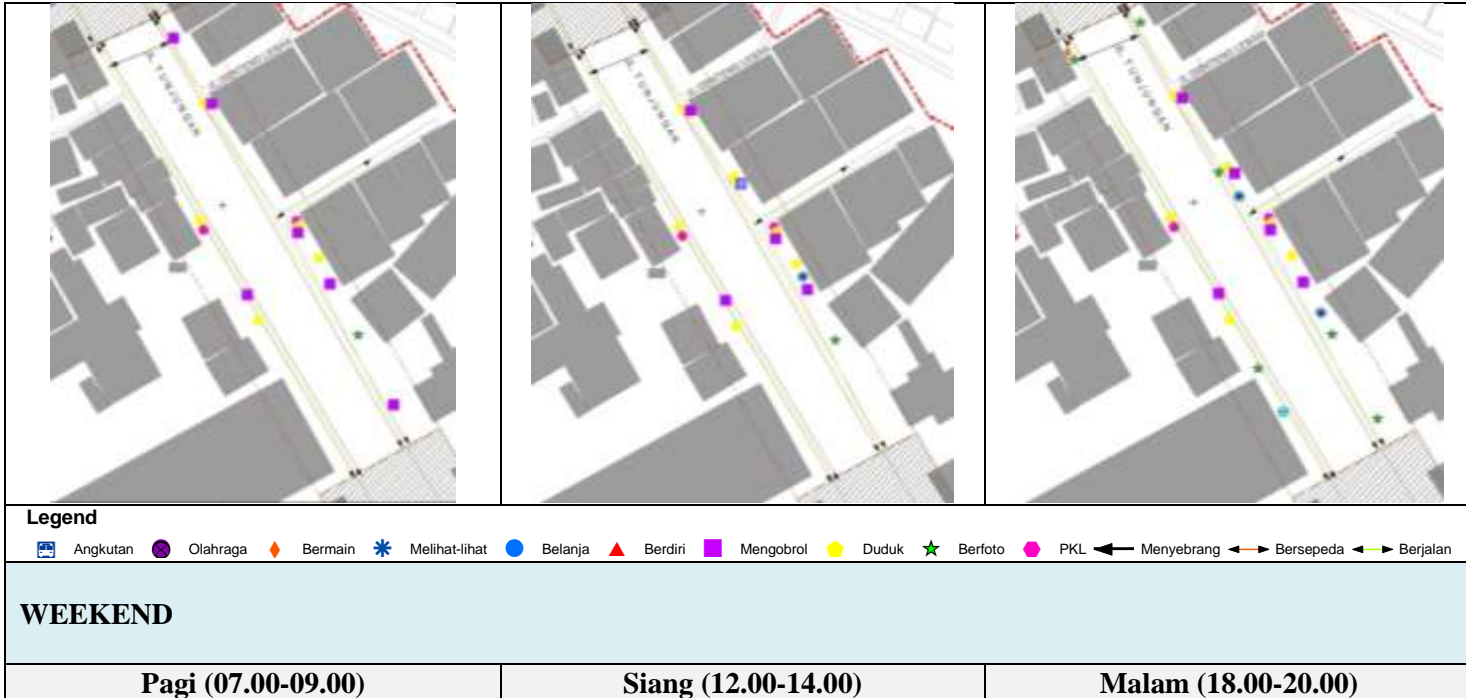
WEEKEND		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi. Aktivitas Pendukung: Terdapat warung makan, penjual makanan, kain, dan buah.	Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi Aktivitas Pendukung: Terdapat warung makan dan PKL	Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan masih aktif beroperasi Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak warung makan dan PKL.
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Duduk di trotoar sambil mengobrol. Mengobrol, interaksi terjadi antara penjaga toko, tukang parkir, dan sesama pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Bersepeda di jalan raya menuju arah Jalan Tunjungan dan sebaliknya. Duduk di trotoar sambil 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki tidak selalu di trotoar karena keadaan jalan yang relatif sepi dan tidak banyak kendaraan yang melintas. Duduk sambil menunggu barang jualan, duduk di trotoar dan mengobrol. Mengobrol, interaksi terjadi

	<p>mengobrol dan menunggu.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mengobrol, interaksi terjadi antara penjaga toko, tukang parkir, dan sesama pejalan kaki. 	<p>antara sesama pejalan kaki, pedagang dan pembeli, tukang parkir dan penjaga toko.</p> <ul style="list-style-type: none"> Melihat-lihat barang jualan pedagang kaki lima.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung pertokoan dan pasar.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung pertokoan dan pasar.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil dan motor <i>on street</i> pengunjung warung makan dan pertokoan.</p>
<p>Legend</p> <p> Angkutan Olahraga Bermain Melihat-lihat Belanja Berdiri Mengobrol Duduk Berfoto PKL Parkir Menyebrang Bersepeda Berjalan </p>		

7. Unit Amatan 7

UNIT 7 WEEKDAYS		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa hotel, pertokoan, dan perkantoran. Terdapat beberapa bangunan kosong.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat penjual makanan dan pedagang asongan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat penjual makanan dan pedagang asongan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan masih aktif beroperasi, seperti hotel.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat pedagang asongan.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
• Berjalan kaki di jalur pejalan kaki	• Berjalan kaki di jalur pejalan kaki	• Berjalan kaki di jalur pejalan kaki

<p>pada kedua sisi jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. • Beberapa orang melakukan olahraga lari. • Wisatawan melakukan sesi foto. • Duduk di kursi yang disediakan sambil mengobrol atau menunggu. • Mengobrol, interaksi terjadi antara pegawai toko dan tukang parkir. 	<p>pada kedua sisi jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. • Beberapa orang melakukan sesi foto. • Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu atau menelepon. • Mengobrol, interaksi terjadi antara penjaga keamanan, tukang parkir, penjaga toko, dan sesama pejalan kaki. • Beberapa orang melihat-lihat barang jualan di toko. 	<p>pada kedua sisi jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bersepeda di jalan raya ke dua arah. • Sekelompok orang melakukan olahraga lari. • Beberapa kelompok melakukan sesi foto. • Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu atau mengobrol. • Beberapa orang bermain <i>skateboard</i> di trotoar. • Mengobrol, interaksi terjadi antara sesama pejalan kaki, penjaga keamanan. • Beberapa orang melihat-lihat barang jualan di toko.
Aktivitas Kendaraan		
<p>Parkir: Parkir mobil <i>on street</i>.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil <i>on street</i>.</p>	<p>Parkir: Parkir mobil <i>on street</i>.</p>



Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat banyak pedagang kaki lima dan warung makan selama <i>Car Free Day</i>.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat penjual makanan.</p>	<p>Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan masih aktif beroperasi.</p> <p>Aktivitas Pendukung: Terdapat penjual makanan.</p>
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Karena adanya <i>car free day</i>, maka banyak orang berjalan santai, bersepeda dan berolahraga, bermain bersama, melakukan foto-foto, duduk dan mengobrol serta melihat-lihat di sepanjang Jalan Tunjungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke dua arah. Beberapa orang melakukan sesi foto. Mengobrol, interaksi terjadi antara orang-orang yang melakukan sesi foto dan sesama pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Beberapa kelompok orang melakukan sesi foto dan <i>shooting</i>. Duduk di trotoar atau kursi yang disediakan sambil menunggu dan memainkan ponsel. Mengobrol, interaksi terjadi antara penjual makanan dan pembeli,

















		penjaga keamanan, dan sesama pejalan kaki.
Aktivitas Kendaraan		
Tidak ada karena adanya kegiatan <i>car free day</i> .	Parkir: Parkir mobil <i>on street</i> .	Parkir: Parkir mobil <i>on street</i> .



8 Unit Amatan 8

UNIT 8 WEEKDAYS

Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa hotel, pertokoan, bank, dan perkantoran. Aktivitas Pendukung: Tidak ada.	Fungsi Bangunan: Aktif beroperasi Aktivitas Pendukung: Tidak ada.	Fungsi Bangunan Beberapa bangunan masih aktif beroperasi. Aktivitas Pendukung: Tidak ada
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke dua arah. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu dan memainkan ponsel. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke dua arah. Beberapa orang melakukan sesi foto. Sekelompok orang melakukan olahraga lari. Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu dan memainkan

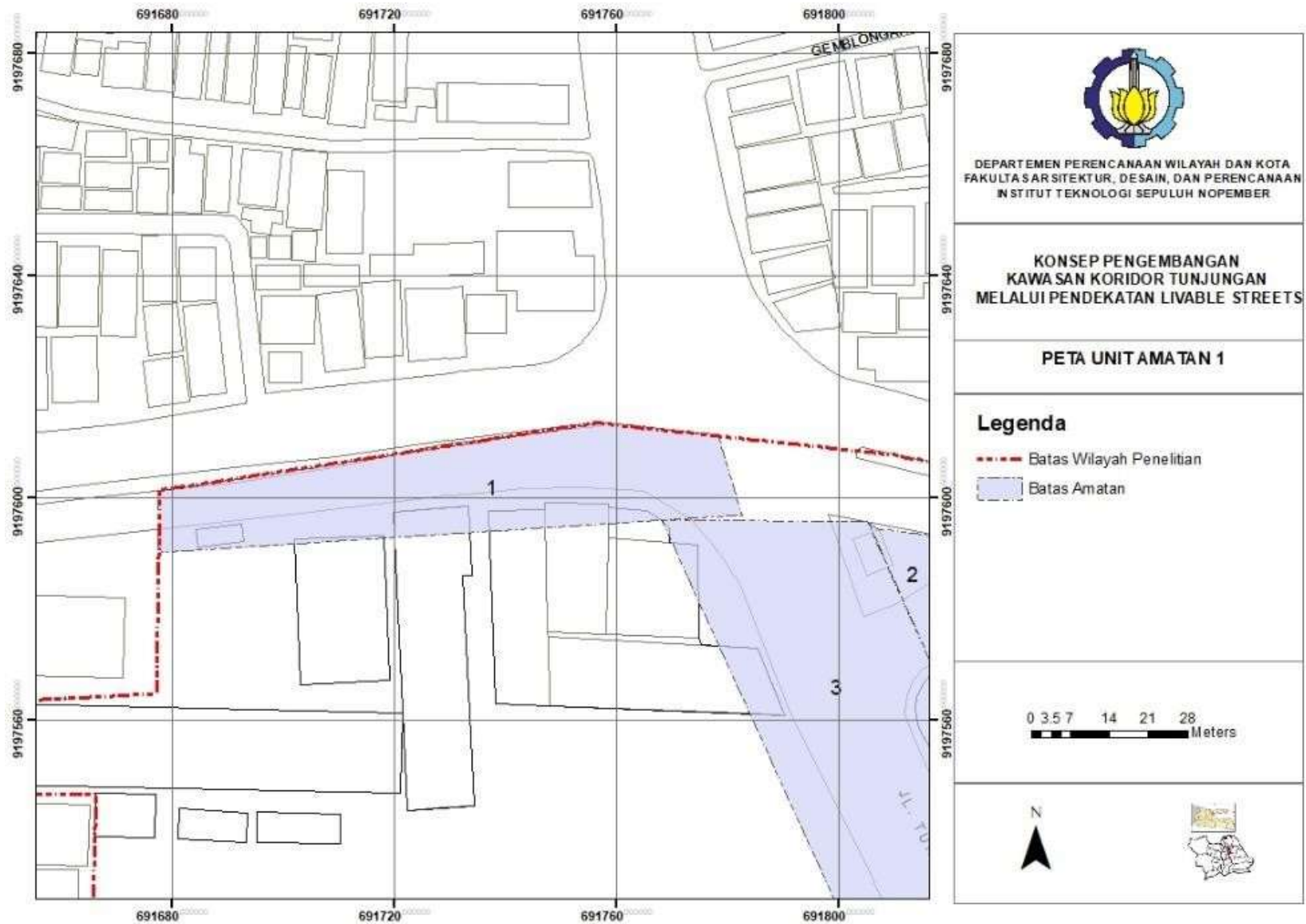
		ponsel.
Aktivitas Kendaraan		
Lalu lintas jalan raya cukup padat.	Lalu lintas jalan raya cukup padat.	Lalu lintas jalan raya tidak begitu padat.
		
Legend  Angkutan  Olahraga  Bermain  Melihat-lihat  Belanja  Berdiri  Mengobrol  Duduk  Berfoto  PKL  Menyebrang  Bersepeda  Berjalan		

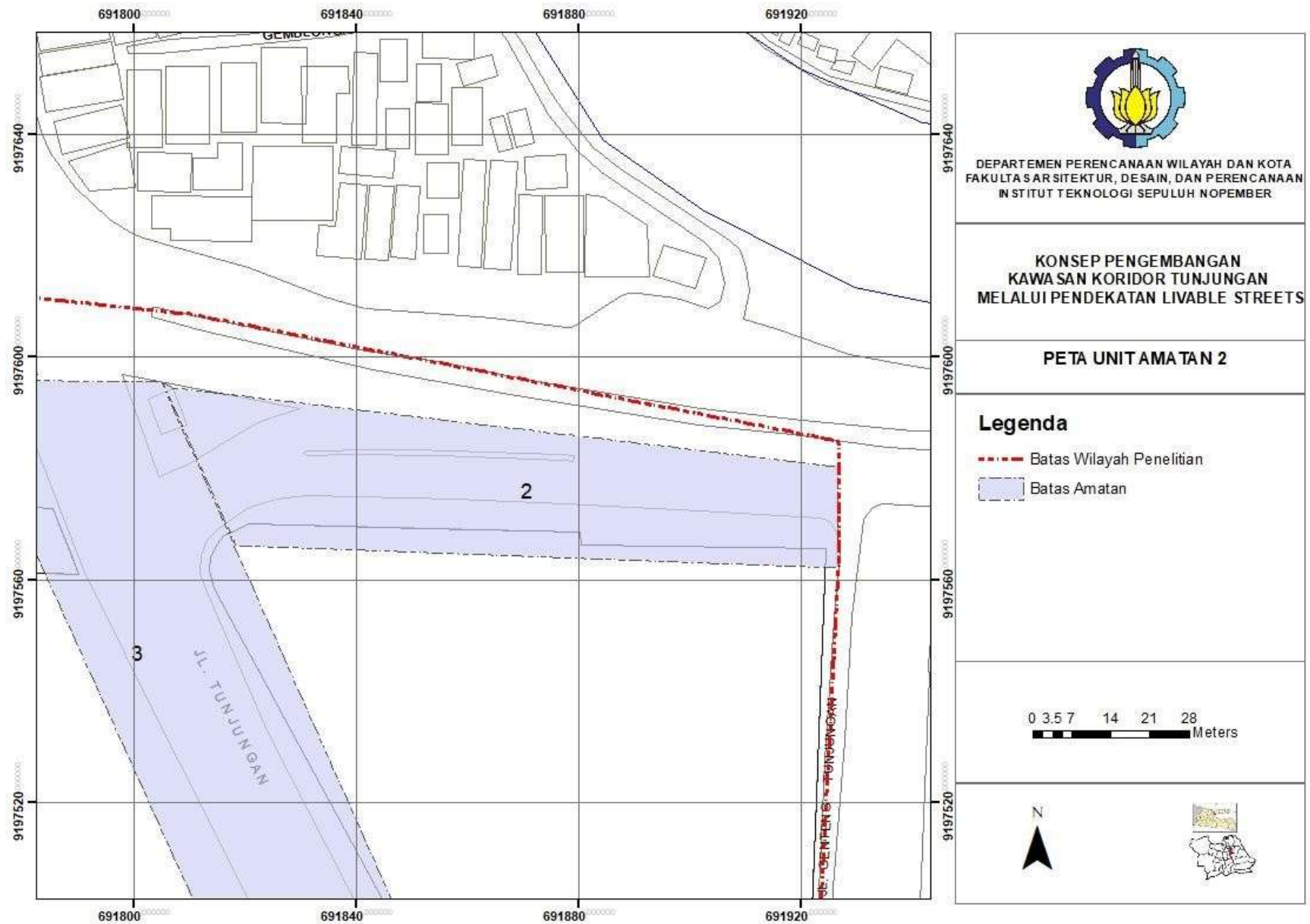
WEEKEND		
Pagi (07.00-09.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan: Bangunan mulai aktif beroperasi, berupa hotel dan pertokoan. Aktivitas Pendukung: Tidak ada	Fungsi Bangunan: Bangunan aktif beroperasi. Aktivitas Pendukung: Tidak ada	Fungsi Bangunan: Beberapa bangunan masih aktif beroperasi Aktivitas Pendukung: Tidak ada
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<ul style="list-style-type: none"> Karena adanya <i>car free day</i>, maka banyak orang berjalan santai, bersepeda dan berolahraga, bermain bersama, melakukan foto-foto, duduk dan mengobrol serta melihat-lihat di sepanjang Jalan Tunjungan. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu dan memainkan ponsel. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan kaki di jalur pejalan kaki pada kedua sisi jalan. Bersepeda di jalan raya ke arah selatan. Duduk di kursi yang disediakan sambil menunggu dan memainkan ponsel.
Aktivitas Kendaraan		

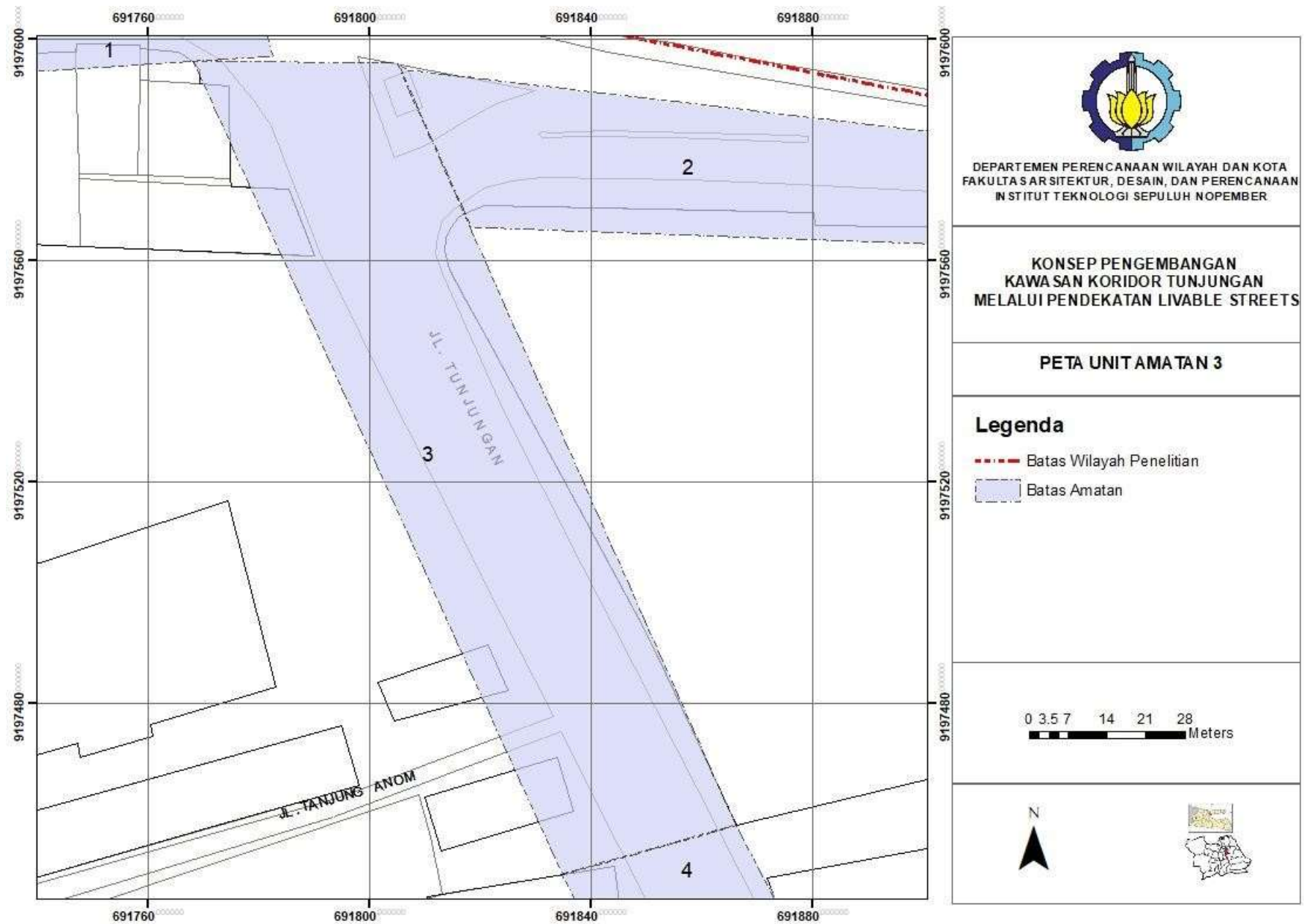


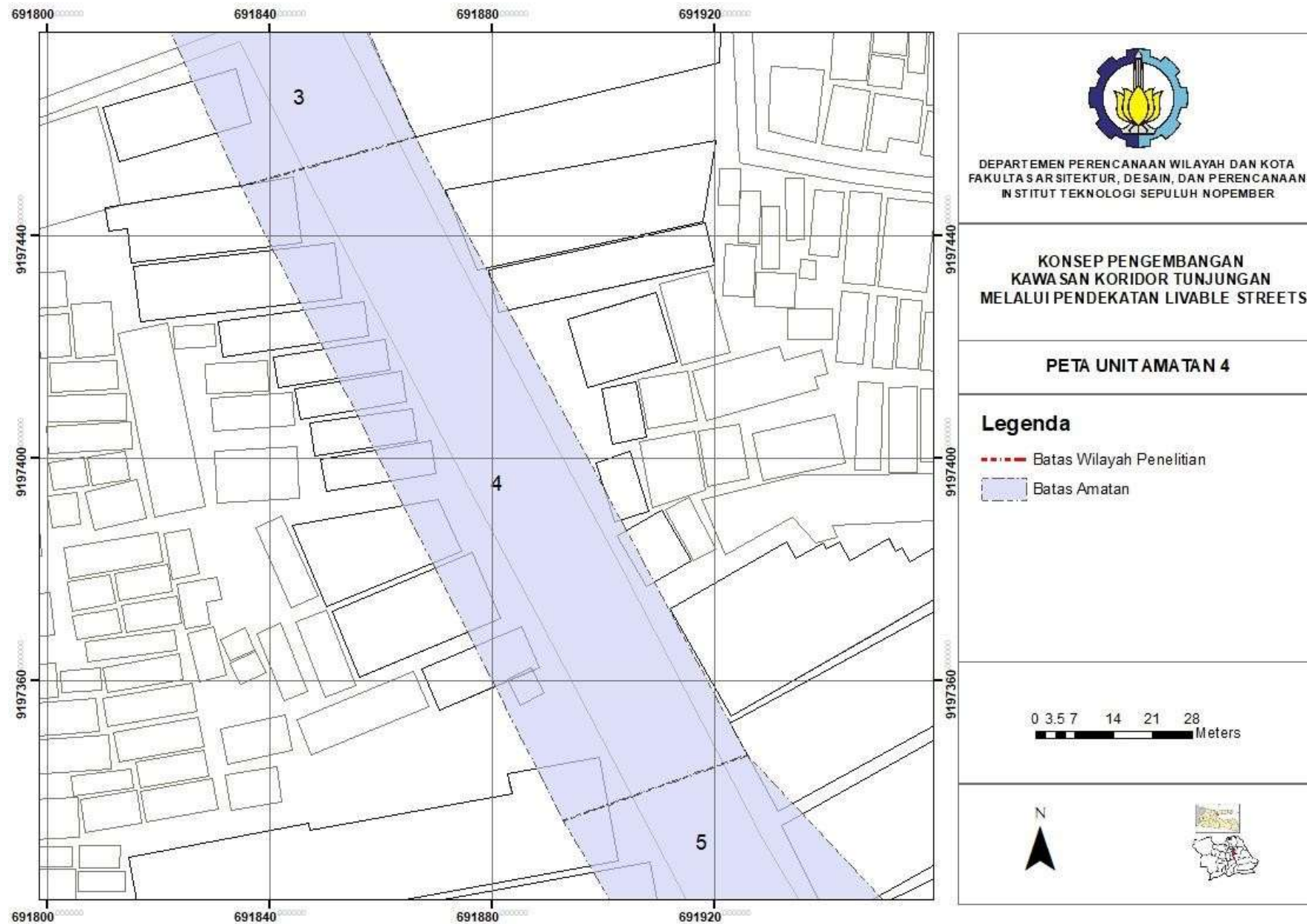
LAMPIRAN 9

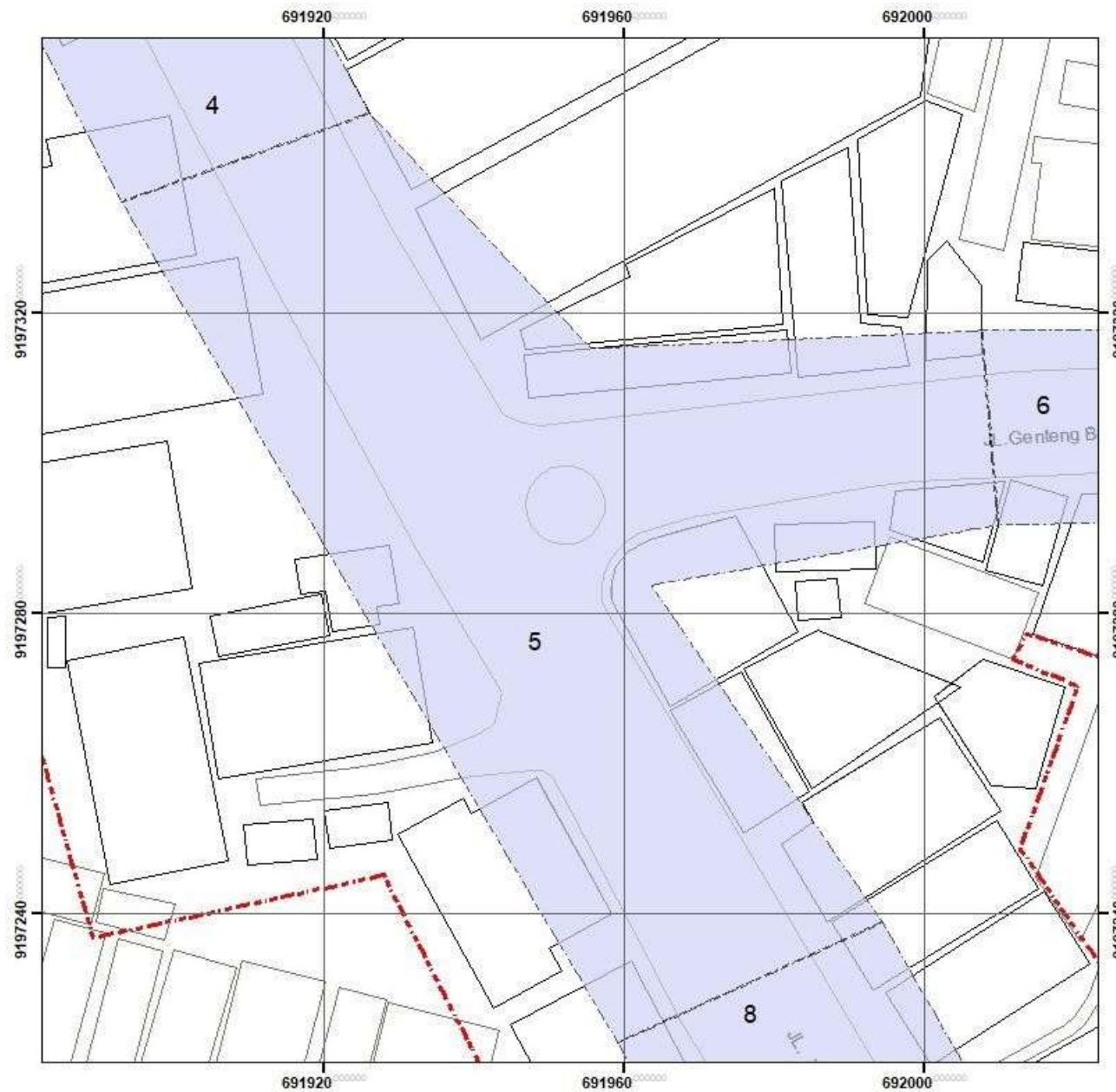
Unit Amatan











DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

KONSEP PENGEMBANGAN
KAWASAN KORIDOR TUNJUNGAN
MELALUI PENDEKATAN LIVABLE STREETS

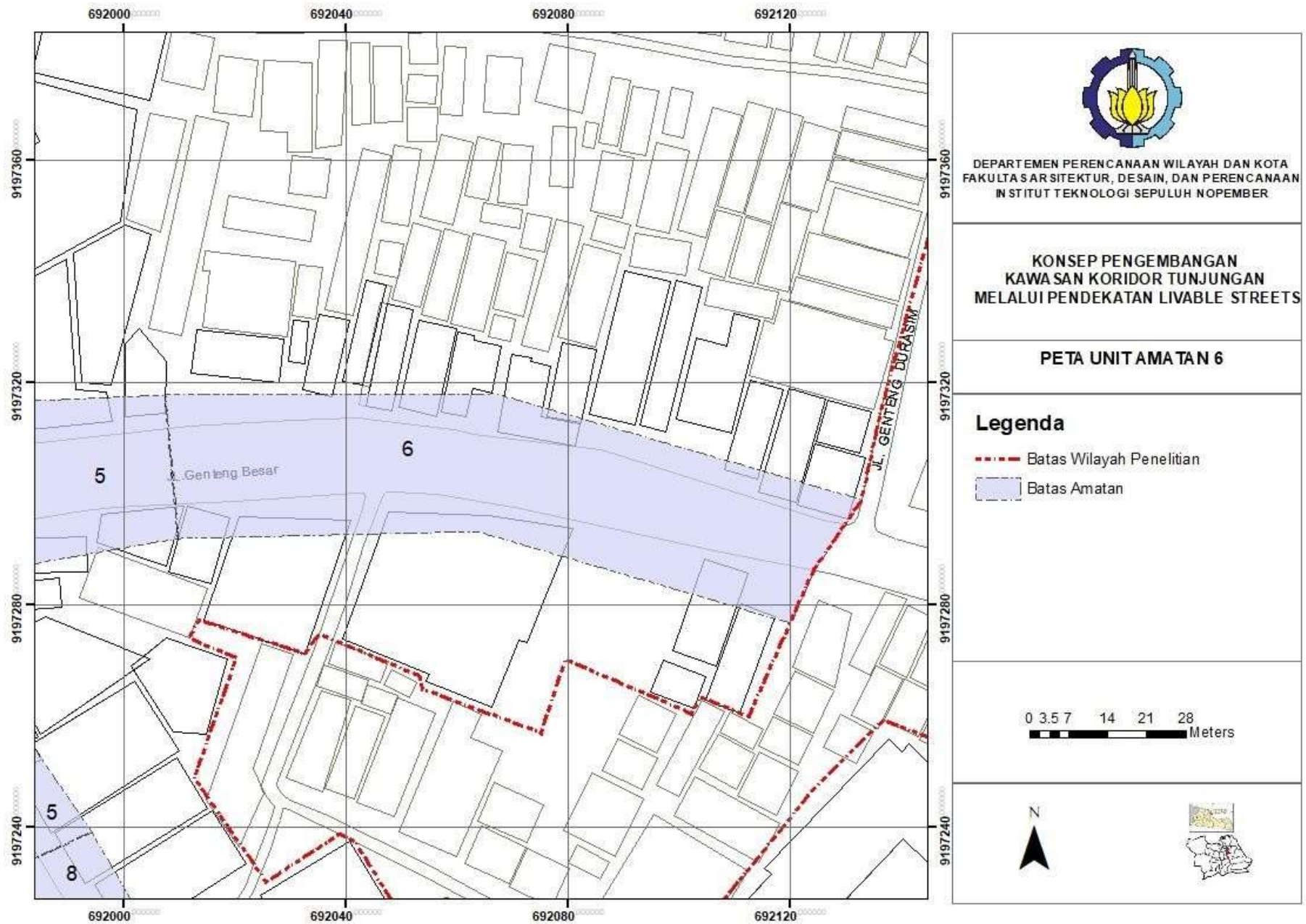
PETA UNIT AMATAN 5

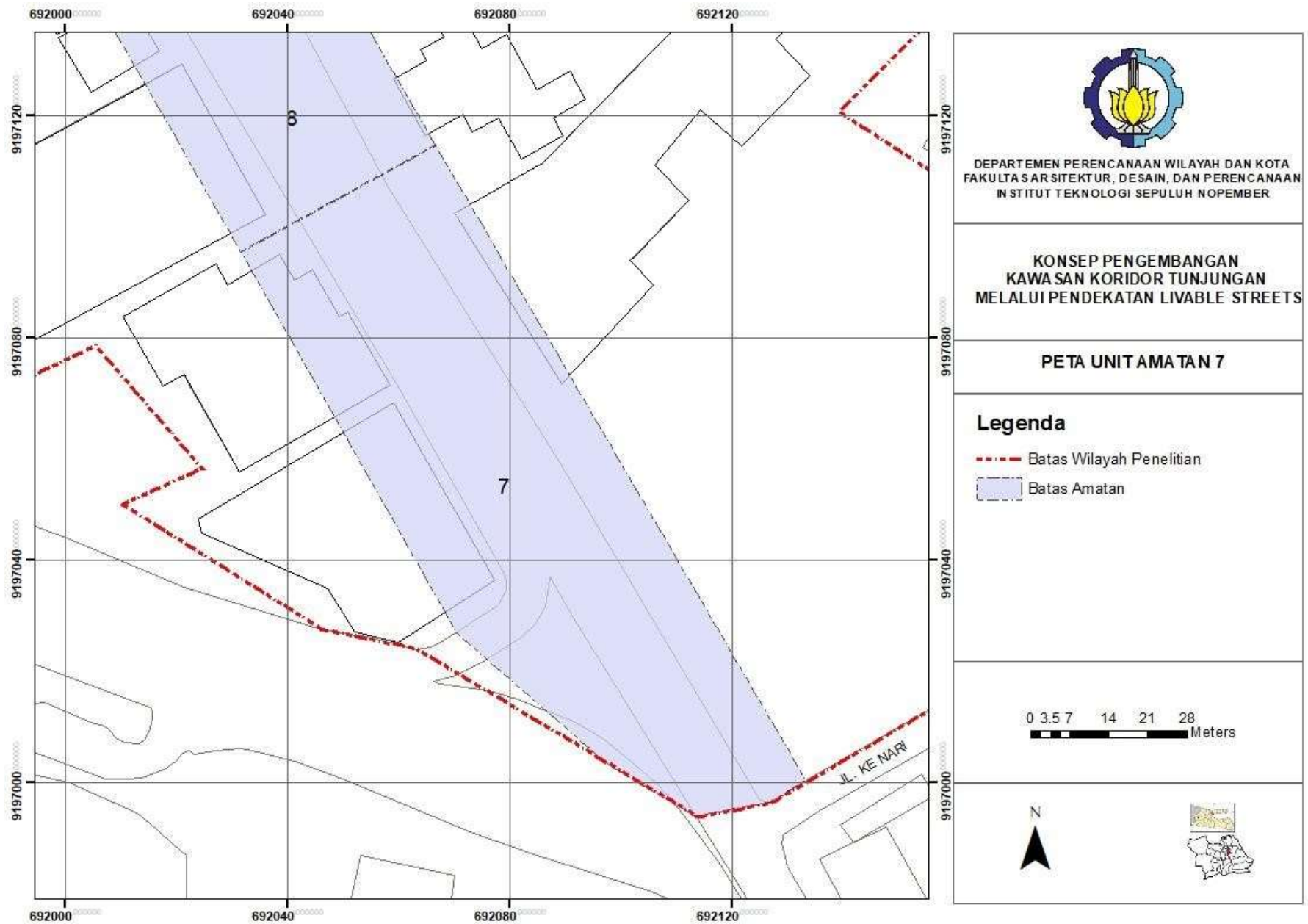
Legenda

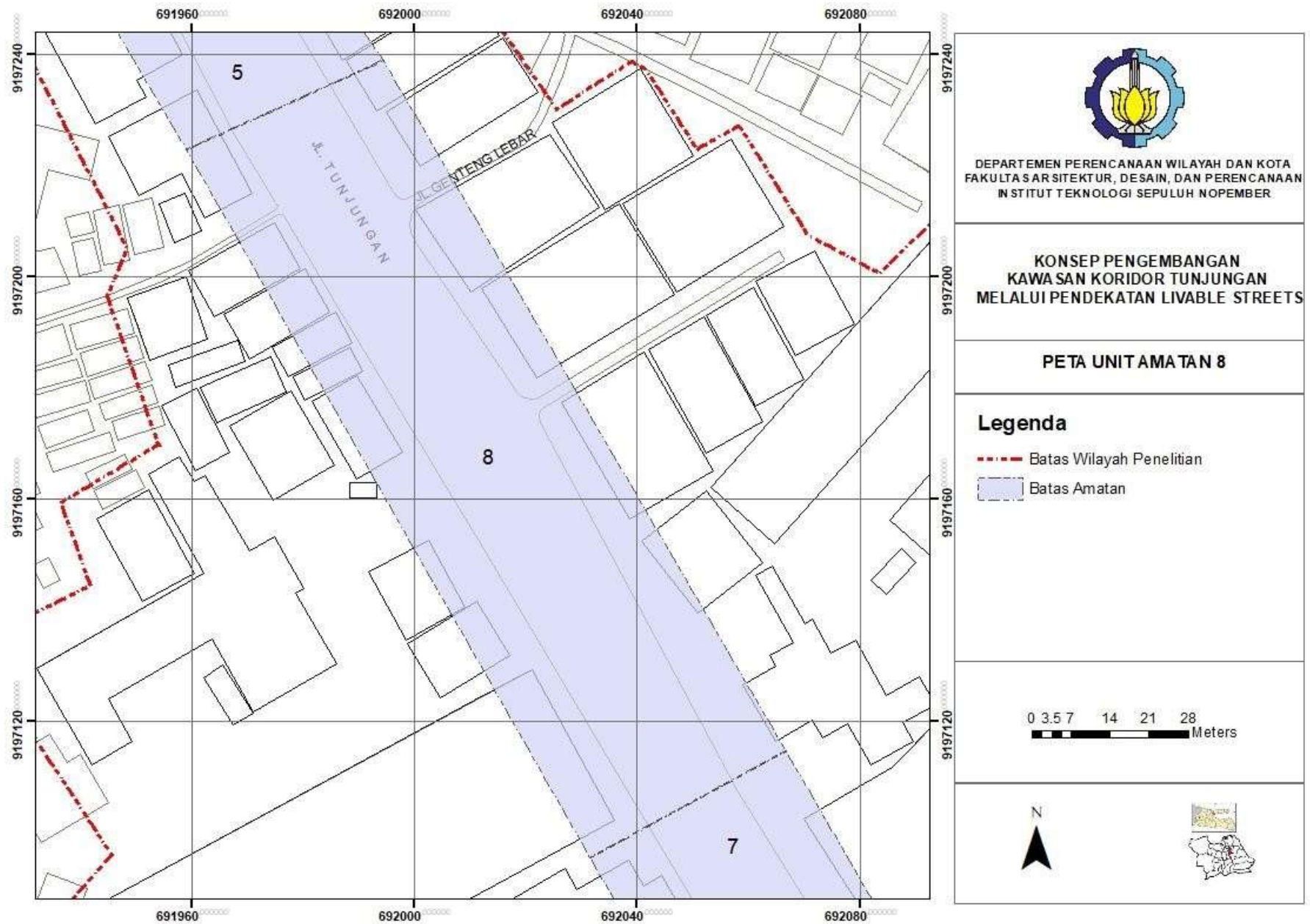
- Batas Wilayah Penelitian
- Batas Amatan

0 3 6 12 18 24 Meters









BIODATA PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Ananta Tama Krisetya lahir di kota Bekasi pada tanggal 7 Maret 1996. Penulis mengenyam masa pendidikan dasar di SD Santa Maria Monica, SMP Santa Maria Monica, dan SMAN 1 Bekasi. Penulis kemudian melanjutkan studinya di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

untuk mendapatkan gelar sarjana.

Selama masa kuliah, penulis aktif berorganisasi di Unit Kegiatan Paduan Suara Mahasiswa (PSM) ITS dan Himpunan Mahasiswa Planologi (HMPL) ITS. Selain itu, penulis juga pernah melakukan kerja praktek di *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)* Indonesia, mengikuti program pertukaran pelajar ke *Dankook University*, Korea Selatan dan program penelitian di *Shibaura Institute of Technology*, Jepang.

Ketertarikan penulis terhadap ruang publik dan perancangan kota menjadi dasar dalam pemilihan topik untuk menyusun tugas akhir. Segala saran, kritik, dan diskusi lebih lanjut terkait tugas akhir penulis dapat disampaikan melalui email penulis di anantatamakrisetya@gmail.com